ANNO XL - N. 7 COPIE 180.000 LUGLIO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Esempi.

Il 16 maggio, sull'aeroporto « Francesco Baracca », Centocelle Nord, Vittorio Mussolini, figlio del Capo del Governo, ha conseguito a soli 16 anni il brevetto premilitare di pilotaggio aereo, superando brillantemente tutte le prove regolamentari.

Tali prove consistono: in un atterraggio su un rettangolo limitato, previa discesa a motore spento da 1500 metri; una serie di 5 circuiti in forma di 8 da eseguire a quota fissata; una prova di salita a 2500 metri con permanenza al disopra di 2000 metri di almeno 30', e in un viaggio di almeno 200 chilometri con un atterraggio intermedio su un campo diverso da quello di partenza.

Vittorio Mussolini, figliuolo primogenito del Duce, è il più giovane pilota italiano.

Innovazioni nell'ordinamento dell'aeronautica italiana: il reparto « d'Alta quota ».

Il 1º giugno si è costituito presso l'Aeroporto di Montecelio un Reparto speciale, che ha assunto la denominazione di « Reparto d'Alta Quota ».

Tale Reparto ha il compito di provvedere alla preparazione ed allenamento del personale al volo stratosferico; alla messa a punto degli apparecchi costruiti per i voli in alta quota; alla realizzazione pratica dei problemi relativi ai requisiti tecnici cui debbono soddisfare velivoli e motori per alte quote, compressori, carburanti e lubrificanti, strumenti di navigazione, installazioni di bordo, dispositivi per la respirazione ed il riscaldamento; alla effettuazione di esperimenti pratici di navigazione in alta quota e stratosferica.

L'Ispettorato Scuole della Regia Aeronautica.

E' stato recentemente costituito alle dipendenze del Ministro dell'Aeronautica un nuovo organismo centrale; l'Ispettorato delle Scuole. Il provvedimento riveste carattere di particolare importanza perchè, con esso, tutte le scuole premilitari e militari sono passate alla dipendenza di un Ente unico per l'accentramento dell'indirizzo organizzativo, programmatico e di funzionamento.

L'Ispettorato Scuole controllerà parallelamente le scuole di volo e le scuole professionali in modo che il ciclo educativo, di formazione, di perfezionamento degli artieri e dei volatori possa svolgersi con un'armonica, unica direttiva.

Le norme per la protezione antiaerea.

La *Gazzetta Ufficiale* ha recentemente pubblicato il regolamento per la protezione antiaerea del territorio nazionale e della popolazione civile. I provvedimenti di protezione antiaerea sono: l'allarme per la popolazione; l'oscuramento e il mascheramento degli obbiettivi; lo sgombero o sfollamento dei grandi centri o località speciali; la tecnica costruttiva antiaerea, la costruzione dei ricoveri e la protezione delle condutture; la protezione sanitaria, antigas, antiincendi e del patrimonio artistico e scientifico nazionale. La protezione antiaerea si applica alle città che possono essere più probabili obiettivi di attacchi aerei per quantità di popolazione o per speciale posizione presso frontiere o sedi di importanti stabilimenti industriali o militari; agli stabilimenti industriali ed ai depositi di materiali e derrate; alle stazioni e alle linee ferroviarie; agli impianti portuali ed agli aeroporti.

Il regolamento precisa l'organizzazione centrale e periferica della difesa e protezione antiaerea in tempo di pace ed in tempo di guerra.

Concorso per apparecchi di segnalazione acustica per allarmi antiaerei.

Il Sindacato Nazionale Fascista degli Ingegneri ha bandito un concorso per la progettazione di apparecchi di segnalazione acustica per allarme esterno antiaereo.

Premesso che all'atto dell'allarme aereo verrà tolta di norma la sola illuminazione pubblica, mentre le reti di distribuzione relative all'illuminazione privata rimarranno generalmente sotto pressione, il concorrente dovrà studiare un apparecchio che, collegato alla rete di illuminazione privata, dovrà dare segnali acustici di allarme quando nella suddetta rete venga compiuta, dalle persone a ciò adibite, un'opportuna manovra.

I concorrenti potranno proporre sia apparecchi che per lanciare il segnale d'allarme richiedano energia elettrica da prelevarsi dalla rete, ovvero apparecchi che non siano soggetti a tale vincolo.

L'apparecchio dovrà permettere segnalazioni acustiche continue od interrotte, e dovrà rispondere ai principî economici necessari ad una larga diffusione.

Saranno preferiti modelli funzionanti, corredati di una relazione contenente disegni schematici.

Sono accettati progetti costituiti di soli disegni, purchè corredati di tutti i particolari costruttivi.

L'aeronautica italiana ai Musei di Chicago.

L'Aeronautica italiana ha offerto in dono ai Musei della città di Chicago copia di tutti gli strumenti inventati o usati in Italia nel campo aviatorio fino dai tempi del precursore della mongolfiera, Tiberio Cavallo, e di Padre Lana.

Aeroplani a nolo.

Una ditta inglese ha organizzato un noleggio per aeroplani. Per un tipo a cabina, adatto per due passeggeri, la quota di affitto è di 4 sterline al giorno, riducibile se il noleggio è superiore alla giornata. Sono, naturalmente a carico del noleggiatore le spese per i carburanti e i lubrificanti e per l'assicurazione.

Nuovi «records».

Nel campo dell'attività aerea internazionale sono da registrare i seguenti *records* o primati:

1° nuovo *record* del volo Australia-Inghilterra da parte degli aviatori australiani Rubin e Waller, i quali hanno compiuto il volo in 8 giorni e 12 ore. (*Record* precedente quello dei coniugi Mollison con 8 giorni, 21 ore e 25 minuti);

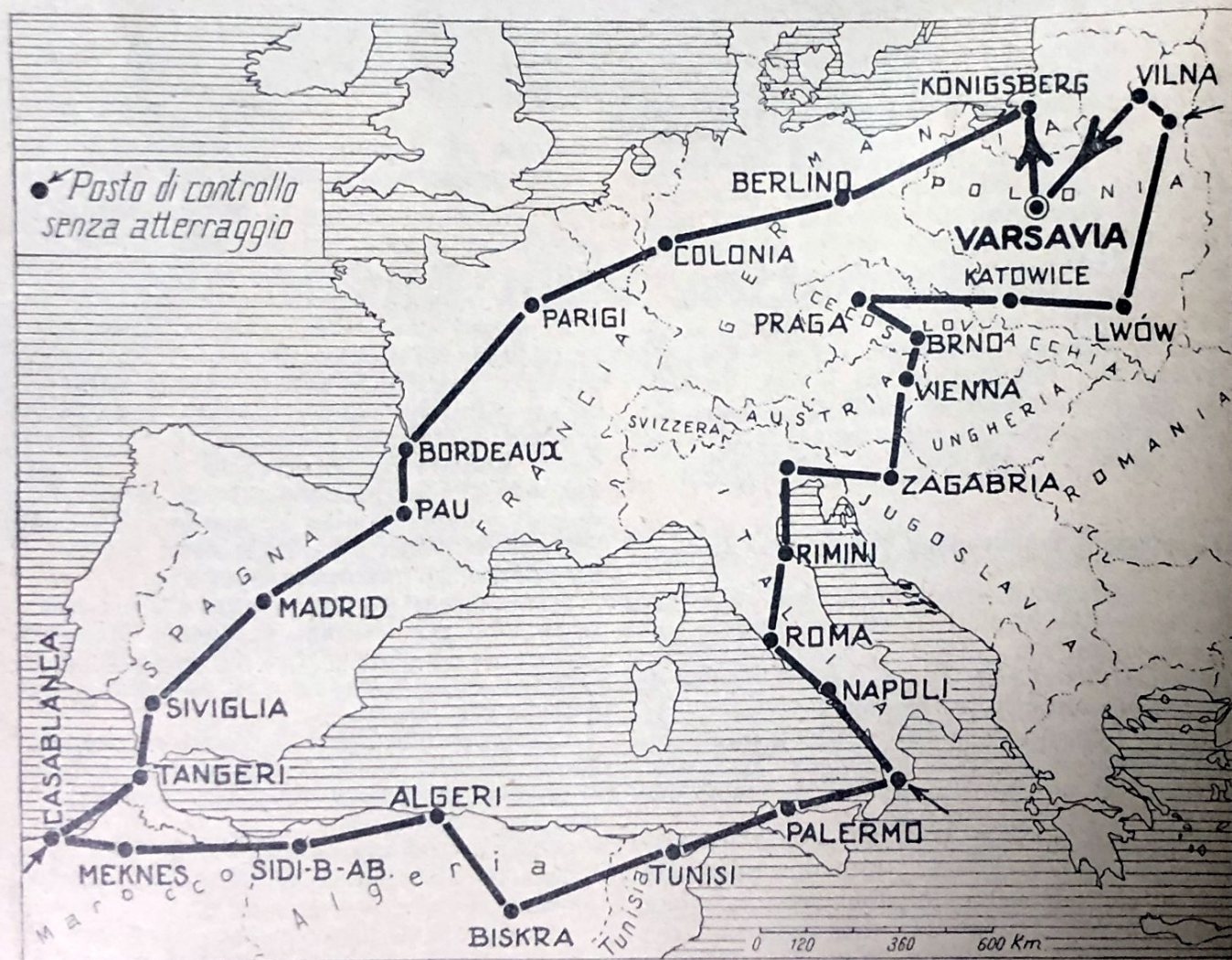
2° *record* di velocità per apparecchi leggeri sulla distanza di 100 chilometri, battuto dall'aviatore francese Delmotte con la media di km.-h. 345,622 (*record* precedente quello dell'americano Iles con 336,500 chilometri orari);

3° primato di velocità per apparecchi terrestri, spettante al Colonnello Turner, americano, che ha coperto la distanza da Detroit a New York in un'ora, 47 primi e 28 secondi alla velocità media oraria di km. 506,835, velocità superiore al *record* del mondo di velocità per apparecchi terrestri sulla base di tre chilometri, che è infatti di 490,800 chilometri-ora.

Il Circuito Internazionale da turismo del 1934.

A cura dell'Aero Club della Polonia — nazione vincitrice della gara nel 1932 — sarà organizzato il «Circuito Internazionale per aeroplani da turismo 1934». La gara avrà inizio il 28 agosto con le seguenti prove di carattere tecnico:

a) prova di velocità;
b) prova di decollo e di atterraggio superando un ostacolo di 8 metri;
c) prova di consumo;
d) prova di avviamento dei motori;
e) prova di smontaggio e montaggio.

Successivamente si effettuerà la vera e propria gara del «Giro Aereo d'Europa» secondo il percorso indicato dalla cartina, il quale sviluppa 9000 chilometri. La gara dovrà svolgersi dall'8 al 15 settembre.

IL PERCORSO DEL GIRO AEREO D'EUROPA.

Servizi aerei istituiti da amministrazioni ferroviarie.

Alcune compagnie ferroviarie inglesi, la Southern Railway, la London Midland Scottish Railway, la London and North Eastern Railway, partecipano da qualche tempo, sotto forme diverse, all'esercizio di servizi regolari aerei. La Great Western Railway esercita direttamente, dall'aprile dello scorso anno, un servizio aereo per viaggiatori da Cardiff a Torquay sulla costa meridionale: in questo modo i viaggiatori impiegano appena quarantacinque minuti per il tragitto, mentre per ferrovia impiegherebbero quattro ore. Questo servizio aereo è stato esteso ulteriormente: esso assicura ora quotidianamente le relazioni fra Birmingham, Cardiff, Torquay e Plymouth. Viene utilizzato anche per la posta. Generalmente i bagagli dei viaggiatori vengono trasportati per ferrovia. La Compagnia aerea Imperial Airways Limited fornisce alla Compagnia ferroviaria gli apparecchi e il personale.

Le ferrovie germaniche hanno, alla loro volta, ideato di utilizzare — in sostituzione di treni rapidi su alcune linee ferroviarie — dei servizi aerei, a mezzo degli apparecchi della « Lufthansa » e ciò non soltanto per il trasporto delle persone, ma anche per il trasporto dei colli espressi e della posta. Un servizio di tal genere funziona durante la notte fra Berlino e Königsberg.

Il Direttore Generale delle ferrovie germaniche ha dichiarato che cercherà sempre più di utilizzare servizi aerei in sostituzione di treni, quando per ragioni economiche o tecniche sia costretto ad addivenire a riduzione di questi ultimi ed ha reso nota l'intenzione di utilizzare apparecchi sempre più grandi per poter trasportare merci di un certo peso e volume.

Dal febbraio di quest'anno un servizio aereo è stato istituito tra Berlino e Breslavia. Questo servizio funziona sei volte alla settimana. Il percorso si compie in un'ora e venticinque minuti, mentre con la ferrovia occorrerebbero cinque ore con i treni di maggior velocità.

Come si sa, in Germania è prevalso il concetto che lo Stato consideri integralmente e monopolisticamente il problema dei trasporti. Le ferrovie germaniche esercitano direttamente da qualche tempo anche grandi linee automobilistiche.

La rapidità dei trasporti commerciali.

Si accentua sempre più la tendenza all'aumento della velocità nei trasporti aerei commerciali. Le più recenti prove sono date dalla organizzazione del nuovo servizio aeropostale Londra-Malta, inaugurato nel maggio scorso. Il servizio sarà trisettimanale. L'im-

postazione delle corrispondenze potrà essere fatta sino alle 8 antimeridiane del lunedì, mercoledì, venerdì; il recapito al destinatario viene effettuato il giorno successivo.

Tra Berlino e Varsavia è stata inaugurata una nuova linea aerea sulla quale il percorso è assicurato regolarmente in due ore; il viaggio aereo Berlino-Amburgo si compie in soli 50 minuti a bordo dei nuovi apparecchi « Heinkel (He 70) » che sviluppano la velocità oraria costante di 350 km. Essi fanno servizio sulle linee Berlino-Amburgo-Colonia e Berlino-Francoforte-Colonia.

In Inghilterra è stato inaugurato un servizio interno per il trasporto rapido delle merci tra Londra e Manchester. Il percorso viene compiuto in 75 minuti primi.

In America la società T. W. A. (già Transcontinental and Western Air), che è una delle compagnie aeree più importanti degli Stati Uniti, ha inaugurato la sua ripresa dei servizi postali con apparecchi veloci, i quali, sul percorso Los Angeles di California-Newark nel New Yersey, tengono una media oraria di 360 chilometri-orari.

La guerra navale e l'aviazione.

Le manovre navali svolte dagli Stati Uniti d'America nel mare dei Caraibi ed alle quali hanno preso parte 111 unità da guerra e 350 aeroplani, avrebbero dimostrato — a giudizio degli esperti — la terribile potenza dell'arma aerea nei conflitti futuri.

L'ammiraglio Sellers, comandante in capo della flotta ed arbitro della manovra, ha giudicato che almeno un quarto delle due forze opposte è stato distrutto nello scontro e che gli aeroplani dei due partiti hanno svolto parte preponderante nell'opera di distruzione. Alla manovra ha preso parte il grande dirigibile « Macon », ma, a giudizio degli arbitri esso sarebbe stato senz'altro distrutto nel. l'azione.

Un aeroplano a vapore che non temerà le grandi altezze.

Si annunzia da Berlino che l'invenzione di un nuovo tipo di turbina ha reso possibile la costruzione di un aeroplano a vapore che, a giudizio degli esperti, potrà facilmente volare ad altezze tuttora difficili per gli apparecchi muniti di motore a scoppio.

Fino ad oggi la macchina a vapore non ha potuto essere utilmente impiegata nella locomozione aerea a causa del suo peso. Per contro, sono note le difficoltà che i tecnici sono chiamati ad affrontare e risolvere nei progetti dei motori a scoppio cosiddetti « d'alta quota ».

La nuova macchina unirebbe i pregi del sistema a vapore e quelli del motore a scoppio. Essa consiste in una caldaia rotante in senso

inverso alla turbina ed il vapore è generato dalla combustione dell'olio pesante. Le prove fatte a oltre diecimila metri di altezza, a quanto si sa, sono state soddisfacenti. Al banco di prova poi, essa ha funzionato ininterrottamente per ottomila ore.

I tecnici tedeschi escludono che essa possa completamente sostituire il motore a scoppio, soprattutto per i piccoli e medi apparecchi, ma sperano di aver trovato il modo di rendere sicura la navigazione intercontinentale con veri e propri transatlantici aerei, capaci di trasportare a grandissime altezze carichi di decine e, forse, centinaia di tonnellate.

Incrociatori portaerei e navi portaerei.

Il Governo americano ha informato le potenze confirmatarie della Convenzione navale che uno dei suoi 4 incrociatori da 10.000 tonnellate riceverà una piattaforma d'aviazione. La nuova categoria di incrociatori è armata di 9 cannoni di 6 pollici (mm. 144) ripartiti in tre torrette. La poppa dell'incrociatore verrà munita di una spaziosa piattaforma sotto la quale verrà sistemata una rimessa capace di contenere un gran numero di aeroplani.

Nel campo delle navi portaerei si è ormai compiuto il trapasso dalle navi gigantesche tipo *Saratoga* e *Lexington* (33.000 tonnellate), alle navi di tonnellaggio compreso fra 11.000 e 15.000, le quali offrono in battaglia assai minore bersaglio all'attacco e posseggono maggiore mobilità e manovrabilità. Le navi portaerei del nuovo tipo non potranno ricevere a bordo che circa 70 apparecchi, mentre il *Saratoga* ne conteneva 90 in pieno assetto di volo e 45 parzialmente smontati.

L'autogiro e il suo impiego militare.

Da qualche tempo viene presa in grande considerazione la possibilità di utilizzare l'autogiro per impieghi militari, specialmente nel campo della cooperazione con le truppe terrestri. Interessanti esperimenti sono stati già compiuti in Inghilterra ove si è già decisa l'adozione di alcuni autogiri per la regolare assegnazione a reparti dell'Esercito.

E' stata ora affacciata da competenti la proposta di utilizzare detto mezzo aereo per la scorta al naviglio commerciale, scorta che, come è noto, ebbe durante la guerra mondiale grande importanza per la difesa contro i sommergibili.

La scorta aerea si rivelò prezioso mezzo di difesa, purtuttavia essa non era di semplice attuazione se affidata ad aeroplani od idrovolanti dovendo questi, per la loro elevata velocità volare continuamente intorno ai convogli con notevole rapidità. Meglio si prestarono allo scopo i dirigibili, perchè più lenti e perchè dotati di maggiore autonomia.

Ora, l'autogiro, potendo volare a velocità estremamente bassa, offrirebbe il vantaggio di rendere più facile l'osservazione della superficie del mare. Inoltre potendo decollare ed atterrare in spazi assai ridotti, l'autogiro potrebbe essere portato addirittura a bordo delle navi da carico.

Per il sondaggio stratosferico.

Due importanti esperimenti di sondaggio stratosferico sono stati compiuti di recente in Russia, mediante palloni sferici muniti di apparecchi scientifici per registrazioni automatiche e di un apparecchio radio-emittente funzionante automaticamente.

Il primo dei due palloni ha raggiunto l'altezza di 21.880 metri, l'altro la quota di 18.100 metri. E' da notare che la seconda ascensione è stata effettuata nella Baia della Provvidenza (zona artica).

Convogli aerei.

Si stanno effettuando in Russia interessanti esperienze per lo studio delle possibili realizzazioni dei convogli aerei. Gli esperimenti sono compiuti sul percorso Mosca-Prokoktobel, in Crimea. Il convoglio è formato di un velivolo a motore trainante tre apparecchi a vela. In tre punti diversi del percorso, che misura la lunghezza di 1500 chilometri, i velivoli, che hanno a bordo un pilota, saranno staccati successivamente. Il pilota di og[illegible] rimorchio provvederà direttamente all'atte[illegible] raggio ed alla consegna della corripondenz[illegible] portata a bordo. Le prove di traino, stacc[illegible] e rimorchio finora effettuati hanno dato buon[illegible] risultati.

3682 nuovi piloti inglesi in 4 anni.

Il Sottosegretario per l'Aeronautica inglese ha ufficialmente annunciato che il numer[illegible] dei brevetti di pilota rilasciati in Inghilterra negli anni 1930, 31, 32, 33, è stato rispet[illegible]tivamente di:

Brevetto A (piloti civili):	954	892	859	97[illegible]
Brevetto B (commerciali):	110	104	103	14[illegible]

Anche ammesso che i 459 brevetti di pilota commerciale siano stati assegnati tutti ai piloti civili brevettati nel periodo considerato, resta dimostrato che l'Inghilterra negli ultimi quattro anni ha preparato 3682 nuovi piloti.

L'aviazione commerciale francese.

Dalle statistiche ufficiali di recente pubblicazione risultano i seguenti dati che dimostrano l'aumento progressivo dell'aviazione civile francese:

	genn. 1930	genn. 1931	genn. 1932	genn. 1933	genn. 1934
Aeropl. turismo	90	206	366	476	571
Aero-club	24	54	117	194	295
Compagnie di traffico	359	401	522	456	347

VERMOUTH
GAMBAROTTA
GAMBAROTTA
VINO
VERMOUTH
TORINO
Soc. An. G.B. GAMBAROTTA
SERRAVALLE SCRIVIA

ANISETTA
MELETTI
Silvio
Meletti
Ascoli
Piceno

POSTE · TELEGRAFI

Francobolli commemorativi.

Per onorare la memoria dell'illustre fisico Antonio Pacinotti, in occasione del 75° anniversario dell'invenzione della dinamo elettrica, sono stati emessi speciali francobolli da L. 0,50 e 1,25.

Francobolli ricordo del II Campionato mondiale del giuoco del calcio.

Sono stati emessi speciali francobolli celebrativi del *II Campionato mondiale del giuoco del calcio*, nei seguenti valori:

a) per la francatura delle corrispondenze e pel pagamento delle tasse di raccomandazione e di assicurazione da L. 0,20, 0,25, 0,50, 1,25, 5 (+ 2,50 di sopraprezzo);

b) per la sopratassa speciale di trasporto aereo da L. 0,50, 0,75, 5 (+ 2,50 di soprapprezzo), 10 (+ 5 di soprapprezzo).

L'importo del soprapprezzo è destinato a favore della Federazione Italiana del Giuoco del Calcio, eppertanto i francobolli predetti hanno valore, agli effetti dell'affrancatura, soltanto pel prezzo base.

Modificazioni alla tariffa dei pacchi posta[li]

A datare dal 1° giugno u. s. le tasse di sp[e]dizione dei pacchi postali a destinazione d[el]l'Italia, delle Colonie italiane, delle Isole it[a]liane dell'Egeo e della Repubblica di S. M[a]rino, sono state ridotte come segue:

A) Pacchi ordinari:

	non ingombranti	ingom[branti]
Fino a 1 kg.	L. 2 —	
da oltre 1 fino a 3 kg.	» 4 —	L. 3
» » 3 » » 5 »	» 6 —	» 6
» » 5 » » 10 »	» 10 —	» 9
» » 10 » » 15 »	» 13 —	» 15
» » 15 » » 20 »	» 15 —	» 19,[illegible]
		» 22,[illegible]

B) Pacchi urgenti:

Fino a 1 kg.	L. 6 —	L. 7
da oltre 1 fino a 3 kg.	» 12 —	» 14
» » 3 » » 5 »	» 18 —	» 21

C) Pacchi aerei:

Peso kg.	Dal Regno per il Regno	Tripoli e Rodi	Sirte	Benga[si]
		e viceversa		
	Lire	Lire	Lire	Lire
Fino a 1	8 —	12,50	15,50	19,50
da oltre 1 fino a 1,500	12,50	21 —	26,50	35 —
» » 1,500 » » 2	14,50	23 —	28,50	37 —
» » 2 » » 2,500	16,50	29,50	38 —	50,50
» » 2,500 » » 3	18,50	31,50	40 —	52,50
» » 3 » » 3,500	22 —	39,50	50,50	67,50
» » 3,500 » » 4	24 —	41,50	52,50	69,50
» » 4 » » 4,500	26 —	48 —	62 —	83 —
» » 4,500 » » 5	28 —	50 —	64 —	85 —

Restano invariate tutte le altre tasse.

Pirelli Super

LA NUOVA ITALIANISSIMA
PALLA PER TENNIS PRESCELTA
DALLA FEDERAZIONE ITALIANA
TENNIS

Lettere-telegrammi NLT per Siria e Libano.

Sono ammesse per Via *Italo Radio* con la tassa di L. 0,51 per parola.

Altre condizioni: le stesse vigenti per le lettere-telegrammi NLT dirette ad altri Paesi.

Pacchi per l'Egitto.

Per evitare ritardi nello sdoganamento, si rammenta che i pacchi diretti in Egitto debbono essere accompagnati da una copia della fattura commerciale con la descrizione particolareggiata delle merci spedite e che le relative dichiarazioni doganali debbono essere compilati con tutta esattezza.

Corrispondenze gravate di assegno.

L'importo massimo degli assegni gravanti la corrispondenza da e per la *Cecoslovacchia* è fissato rispettivamente in L. 2000 e corone 2000.

Per le raccomandate, assicurate, scatolette valori e pacchi diretti in *Germania*, spediti dallo stesso mittente allo stesso destinatario, l'importo dell'assegno non dovrà superare i 50 Reichsmark ogni mese.

Nuova emissione Carte valori postali ad uso delle Isole italiane dell'Egeo.

a) *Segnatasse:* da L. 0,05, 0,10, 0,20, 0,30, 0,40, 0,50, 0,60, 1, 2.

b) *Francobolli speciali per bollettini pacchi;* da L. 0,05, 0,10, 0,20, 0,25, 0,50, 0,60, 1, 2, 3, 4, 10.

Posta aerea

La sopratassa speciale di posta aerea p l'interno del Regno, per la Repubblica S. Marino e per le Colonie italiane è stata r dotta a centesimi 25 per ogni quindici gramm o frazione di quindici grammi, limitatamen però alle lettere provviste di sopratassa d recapito per espresso.

Recapito a domicilio dei pieghi voluminosi

Per corrispondere al desiderio di gran parte del pubblico, la Direzione Generale delle RR. PP. e Telegrafi ha disposto che nelle città servite da Uffici Principali vengano recapitati a domicilio i pieghi voluminosi di stampe e di manoscritti, sia ordinari, sia raccomandati, eccedenti il peso di gr. 500 e non francati dai mittenti anche per il recapito, gravandoli della sopratassa di L. 0,80 o di L. 0,40, a seconda che il peso superi o no i 1000 grammi.

E' in facoltà del destinatario di ritirare il piego a lui diretto, previo pagamento della relativa tassa, o di curarne il ritiro presso l'Ufficio di distribuzione gratuitamente.

Non sono sottoposti ad alcuna sopratassa i pieghi voluminosi, anche se di peso superiore ai due chilogrammi, contenenti atti parlamentari spediti direttamente agli Onorevoli Senatori e Deputati dalle Presidenze delle due Camere.

Anno XL — Sommario del Fascicolo di Luglio — N. 7

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali;* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi;* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalisi e Fondatori della Sede;* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL N. 7

Luglio 1934 (A. XII)

REALIZZAZIONI FASCISTE

LA VITTORIA DEL GRANO

Il 24 giugno del 1925 l'Agenzia Stefani comunicava: « Il Presidente del Consiglio dei Ministri On. Mussolini ha ricevuto il dott. Franco Samarani, con un gruppo di tecnici agrarii: Piotti, Aloi, Folloni, Nicola, che intendevano sollecitare provvidenze per incrementare la produzione del frumento, ed ha annunciato che assumerà egli stesso al più presto il comando della « Battaglia del Grano » che è urgente combattere e vincere anche per contribuire a risolvere il nostro problema monetario. L'attuale disagio dei cambi deriva per parte maggiore dall'ingente quantità di grano che abbiamo dovuto importare nell'anno che corre, e l'avviare il problema del grano verso la sua risoluzione corrisponderà a togliere la causa principale dell'attuale svalutazione della lira ».

A questo comunicato che dà inizio ufficialmente alla Battaglia del Grano da parte del Capo del Governo d'Italia, fa riscontro il discorso dello stesso On. Mussolini, pronunciato il 20 novembre scorso a Roma in occasione della riunione del Comitato Permanente del Grano, discorso che costituisce — quasi — il Bollettino della Vittoria.

« Annuncio che, ultimate colla più grande esattezza tutte le rilevazioni statistiche, il raccolto granario del Regno d'Italia nell'anno 1933, undecimo del Regime Fascista, ottavo della Battaglia del Grano, è stato di quintali 81.993.200. La superficie investita a frumento è stata di ettari 5.085.934: la produzione media per ettaro è perciò stata di quintali 15,9. È questa la media unitaria più elevata che la storia dell'agricoltura italiana ricordi.

« Il raccolto di quest'anno segna la Vittoria della Battaglia del Grano, conseguita rispettando i canoni posti nel 1925, dopo una progressione di successi che vale la pena di citare:

« Sessennio anteguerra (1909-1914) media produzione annua: quintali 49.272.000; media produzione per ettaro: quintali 10,30.

« Sessennio precedente alla Battaglia del

LA SPIGA DELLA VARIETÀ « CARLOTTA ».

Grano (1920-1925) media produzione annua: quintali 51.280.000; media produzione per ettaro: quintali 13,4.

« Ottennio della Battaglia del Grano (1926-1933) media produzione annua: quintali 65 milioni 801.575; media produzione per ettaro: quintali 13,4.

« Nell'ultimo triennio (1931-1933) di questo periodo ottennale la media produzione annua è stata di quintali 74.296.400 e la media unitaria per ettaro di quintali 15,03 ».

⁂

Come si è giunti a questi meravigliosi risultati?

Vi è stato — e non è inutile ricordarlo — un coefficiente economico. Il Governo ha ritenuto doveroso — una volta presa l'iniziativa — di appoggiarla con un provvedimento che valesse a difendere il prodotto nazionale dalla concorrenza estera; e questo provvedimento è stato attuato coll'aumento del dazio doganale.

Tale difesa riuscì non solo efficace al fine per il quale era stata pensata, ma anche al fine di spingere gli agricoltori ad affrontare i necessari sacrifici finanziari per giungere ad aumentare sensibilmente la produzione.

Ma questo provvedimento economico sarebbe riuscito inefficace, o quasi, se la scienza e la tecnica non avessero potuto e saputo dare all' agricoltore i mezzi tecnici per giungere allo sperato risultato.

E tali risultati sono stati ottenuti mercè le nuove varietà di grano, la nuova tecnica delle concimazioni e la nuova tecnica della coltivazione.

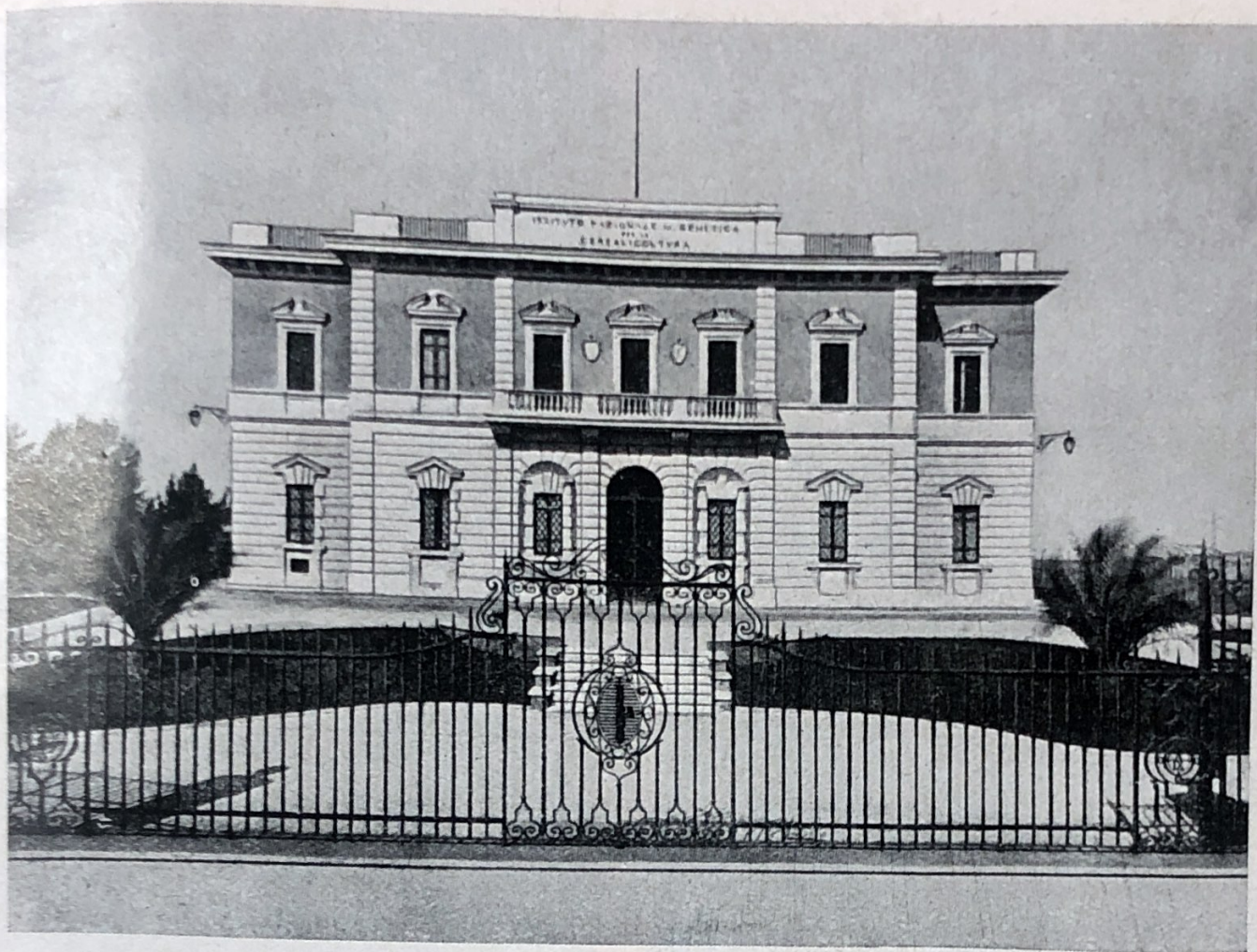
⁂

Abbiamo messo per primo — nell'elencazione dei coefficienti della vittoria — le nuove varietà di grano, perchè esse rappresentano indubbiamente il coefficiente fondamentale.

E ci spieghiamo.

L' Italia aveva già delle buone varietà di grano; varietà che erano divenute classiche per l'adattamento a speciali condizioni di clima e di ambiente. Ricordiamo, fra queste, il Cologna Veneto, il Gentile Rosso, il Rieti, il Rosso Olona, ecc.

Con queste varietà, però, non sarebbe stato possibile, col solo miglioramento della loro coltura, superare certi limiti di produzione; perchè, specie nelle terre più fertili, esse andavano troppo facilmente soggette all'*allettamento;* con la quale dizione i tecnici esprimono il fenomeno del coricamento delle piante di grano, dovuto alla poca resistenza degli steli, specie se sottoposti all'azione di forti venti accompagnati da pioggie e da temporali.

Un'altra causa sfavorevole alla coltura delle vecchie varietà di frumento, tutte più o meno a ciclo vegetativo lungo, e che in certe an-

IL PALAZZO OVE HA SEDE L'ISTITUTO NAZIONALE DI GENETICA PER LA CEREALICOLTURA A ROMA.

nate assumeva proporzioni più gravi, era poi costituita dalla cosiddetta « stretta » finale, e cioè da quel fenomeno caratterizzato da una anticipata ed affrettata maturazione della granella per effetto di temperature precocemente estive ed improvvise, che in pochi giorni, e in molte zone meridionali talvolta in poche ore, precipitano la maturazione dei semi, i quali restano piccoli, stremenziti, e quindi più leggeri e di qualità più scadente.

Ora tutte queste avversità, alle quali si aggiungevano spesso malattie crittogamiche assai dannose, quali le « ruggini », mentre da un lato limitavano di per sè stesse la produzione del frumento, dall'altro rendevano in gran parte vani gli sforzi degli agricoltori, i quali non potevano spingere le proprie coltivazioni, coll'impiego di alte dosi di fertilizzanti, senza correre il rischio di aggravare tutti i mali che affliggevano la nostra coltura frumentaria.

Per superare questa specie di colonne d'Ercole, davanti alle quali la tecnica colturale granaria, colle vecchie varietà, sembrava dovesse arrestarsi, occorreva che la scienza che si occupa del miglioramento di razza nei cereali — la genetica applicata — risolvesse il problema di ottenere varietà nuove di grano, dotate di alta produttività e nello stesso tempo resistenti all'allettamento ed alle altre cause avverse che abbiamo sopra ricordato.

A questo proposito è da ricordare soprattutto l'opera meravigliosa di Nazareno Strampelli, Direttore dei due maggiori Istituti italiani che si occupano di genetica applicata alla cerealicoltura: la R. Stazione Sperimentale di Granicoltura di Rieti e l'Istituto Nazionale di Genetica per la Cerealicoltura di Roma.

Agli studi del prof. Nazareno Strampelli sono dovute le varietà di grano che hanno reso possibili produzioni che qualche anno fa sarebbe stato follìa sperare, e che hanno portato il contributo più efficace e decisivo alla vittoria della Battaglia del Grano.

I lavori dello Strampelli, iniziatisi nel 1900 a Camerino, proseguirono e si svilupparono a Rieti dove, sotto la sua direzione, fu fondata nel 1903, una Cattedra Sperimentale di Granicoltura, trasformata nel 1907 nell'attuale R. Stazione Sperimentale di Granicoltura « Nazareno Strampelli ».

LE SPIGHE DELLE VARIETÀ « ARDITO » E « MENTANA ».

La pianura reatina era celebre, fin dai più antichi tempi, per la produzione di una pregiata varietà di grano, il « Rieti », che aveva la caratteristica di resistere all'attacco della più grave malattia, le ruggini. Ma anche questa varietà, come la massima parte dei vecchi frumenti italiani, va soggetta all'allettamento, tanto più facile e grave quanto maggiore è la fertilità, naturale o indotta, del terreno in cui si coltiva.

Il prof. Strampelli si dedicò senz'altro allo studio di questa varietà, indirizzando le sue ricerche ed esperienze al miglioramento di essa, soprattutto nell'intento di darle quella resistenza all'allettamento che purtroppo non aveva.

I risultati delle ricerche a mezzo della selezione genealogica (partendo sempre dalla semina in appezzamenti separati delle granelle di ciascuna spiga che si distinguesse dalla massa comune, per qualche sia pur lieve carattere di maggior pregio), non diedero però allo Strampelli risultati pratici apprezzabili; e fra le varie centinaia di « linee pure » isolate dal « Rieti » nessuna, qualunque fosse il metodo di selezione seguito, si mostrò dotata di spiccate prerogative nei riguardi della resistenza all'allettamento.

Accertatosi allora che la resistenza a questa avversità doveva attribuirsi alla conformazione dello stelo o culmo del frumento, e soprattutto alla sua struttura anatomica o impalcatura interna, il prof. Strampelli riconobbe la proprietà ricercata nelle piante il cui stelo era provvisto di molti fasci fibro-legnosi aventi sezione allungata nel senso del raggio del culmo e disposti in più serie concentriche. La varietà « Rieti » presenta invece pochi fasci e poco sviluppati; ed essa inoltre, essendo l'unica ed esclusiva varietà coltivata da secoli nella pianura reatina, si era andata così stabilizzando e plasmando a quell'ambiente, rimasto sempre lo stesso, da rendere vano ogni sforzo per migliorarla con la

UN BEL CAMPO DI « DAMIANO » PRIMA DELLA MIETITURA (SIG. ETTORE LAMPERTICO, MILANO).

sola selezione, per aumentarne, oltre alla resistenza all'allettamento, anche la potenzialità produttiva.

Il prof. Strampelli, convintosi così ben presto che per dare ad una varietà o razza un carattere in essa per nulla esistente, si rendeva necessario ricorrere all'incrocio con altra varietà o razza in possesso del carattere desiderato, si dedicò senz'altro ai lavori di « ibridazione », incrociando il « Rieti » con altre varietà nostrali ed esotiche, che frattanto egli aveva riunito da ogni parte del mondo in un apposito campo sperimentale di acclimatazione.

La tecnica dell'incrocio, anche nel frumento, non è difficile nell'esecuzione materiale poichè, una volta imparata, essa è soprattutto un esercizio di pazienza. Si tratta, in sostanza, di asportare dai fiori della pianta che deve fungere da femmina, gli organi maschili, cioè le antere che portano il polline, prima che questo sia maturo. Al momento opportuno, dai fiori della pianta destinata a fungere da maschio, si raccoglie il polline maturo e lo si porta, con un pennellino, sopra gli organi femminili dei fiori, castrati, della pianta che funge da femmina. Il tutto, si intende, preceduto e seguito da altre minute operazioni e da speciali accorgimenti, onde assicurare la perfetta riuscita dell'incrocio e la più alta percentuale di attecchimento.

Ma il difficile viene dopo.

Già il genetista, nell'accingersi a fare un incrocio, non parte alla cieca, ma a ragion veduta; mirando, cioè, nella scelta dei soggetti, al punto di arrivo, allo scopo che vuole raggiungere.

Ed è qui e nel lavoro successivo che si rivela l'intuito e si applica quello spirito di osservazione che la sola cultura scientifica, indispensabile, non basta ad assicurare, e che sono assolutamente necessari per giungere a conclusioni positive e a risultati di interesse pratico.

Con la guida delle famose leggi sulla eredità, scoperte dal celebre abate agostiniano Gregorio Mendel, il genetista segue, nelle discendenze o generazioni dell'ibrido successive alla prima, tutte le forme che — con regole esatte o molto vicine alla formula matematica — compaiono in numero più o meno grande e talvolta grandissimo; e sceglie, finalmen-

LA SPIGA DELLA VARIETÀ « EDDA ».

te quelle che presentano nel più alto grado le prerogative ricercate, iniziando su di esse il lavoro di fissazione, per la ricerca degli individui « omozigotici » (1).

Questo lavoro dura sempre degli anni; spesso molti anni, e talvolta, anche dopo dieci, quindici e più generazioni, il genetista è costretto a proseguire il suo lavoro, perchè non sono ancora apparsi, nelle discendenze di un ibrido, individui omozigotici delle forme rispondenti alle sue ricerche.

Ad onta di tali difficoltà e della grande complessità e mole del lavoro (il prof. Strampelli, in quasi trent'anni, ha eseguito oltre 700 incroci), i risultati non si sono fatti attendere troppo; ed il primo nuovo frumento, e cioè il tipo n. 637 dell'ibrido « Rieti » × « Massy », ottenuto col metodo di cui molto sommariamente abbiamo fatto cenno, fu dal prof. Strampelli pubblicato nel 1914 col nome di « Carlotta Strampelli », in omaggio alla compagna della sua vita, che di lui è stata anche la più preziosa di tutti i suoi collaboratori.

Il « Carlotta », varietà specialmente destinata a terre feraci, profonde e fertili dell'Italia settentrionale e centrale, presenta una assoluta resistenza ai freddi ed alle ruggini, buona resistenza all'allettamento, alta produttività ed eccellenti qualità alimentari.

Questa varietà, come altre che quasi contemporaneamente il prof. Strampelli ebbe a pubblicare, aveva però un ciclo vegetativo eguale a quello delle comuni varietà, e quindi andava anch'essa soggetta, specie in certe annate e in località meno adatte alla sua coltura, ai danni della «stretta » finale.

Per questi ed altri motivi egli indirizzò le ricerche successive ad ottenere nuove varietà di grano a ciclo vegetativo raccorciato, in modo che, maturando esse con un anticipo di quindici o venti giorni sulle comuni vecchie varietà, potessero sfuggire alle avversità dell'ultimo periodo di vegetazione che è quello nel quale più frequentemente si verifica il fenomeno della « stretta ».

Ma alla precocità di maturazione occorreva accoppiare la più elevata resistenza all'allettamento e alle malattie, e la potenzialità produttiva più alta possibile, sia in peso sia in qualità, onde consentire le più audaci applicazioni della tecnica colturale moderna.

Ed ecco che, nel 1920, sfatando la vecchia credenza che precocità e produttività fossero prerogative fra loro antitetiche, il prof. Strampelli pubblicò il primo dei suoi nuovi grani precoci, a cui mise il nome di « Ardito », che è il tipo n. 390-1916 ottenuto dalla reibridazione del tipo « Rieti » × « Wilhelmina Tarwe » n. 21 (molto produttivo ma eccessivamente tardivo), con il frumento giapponese « Akagomughi », precocissimo, per quanto di nessun valore colturale. Egli fece, cioè, il reincrocio « Akagomughi » × (« Rieti » × « Wilhelmina Tarwe ») da cui, oltre all'« Ardito » ottenne altri tipi precoci pregevolissimi, aristati o senza ariste, che successivamente furono da lui pubblicati coi nomi, ormai ovunque ben noti, di « Fausto », « Mentana », « Villa Glori », « Edda », « Rismondo », « Damia-

(1) *Zigote*, è — in embriologia — l'uovo fecondato dal germe maschile.

LE SPIGHE DELLE VARIETÀ « DAMIANO » E « ROMA ».

no », « Fieramosca », « Mentana mutico », ecc. Da altri incroci sono invece derivati il « Balilla », il « Fanfulla » ed il nuovissimo « Roma ». A tutti questi grani precoci dello Strampelli, che si prestano ad una vera industrializzazione della coltura frumentaria, avendo una potenzialità produttiva meravigliosa ed ottime qualità alimentari, fanno degna corona altri frumenti teneri a maturazione normale, che il prof. Strampelli ha studiato per determinati ambienti: il « Virgilio », il « Baionette », il « Cambio », il « Catria », il « Terminillo »; nonchè il frumento marzuolo « Principe Potenziani » ed i frumenti duri « Dauno », « Senatore Cappelli » ed « Aziziah 17-45 » — quest'ultimo a maturazione precoce — che hanno in gran parte sostituito le vecchie varietà di grani duri nel Mezzogior-

no e nelle Isole dando ottimi prodotti per la fabbricazione delle paste alimentari.

Si calcola che nella corrente campagna granaria i frumenti Strampelli teneri e duri occupino complessivamente oltre la metà della intiera superficie coltivata a grano in Italia.

Per conchiudere questo capitolo è doveroso ricordare anche l'opera di un altro scienziato, il prof. Francesco Tòdaro, il quale, a Bologna, ha rivolto i suoi studi, a mezzo della selezione, a migliorare le più pregiate razze italiane antiche, riuscendo ad ottenere varietà elette che, per quanto tardive, rappresentano però in determinati ambienti le più atte a dare le più alte produzioni.

***

Risolto il problema delle varietà, la tecnica delle coltivazioni del grano, per quanto riguarda le concimazioni, ha subìto una profonda rivoluzione. Mentre prima l'agricoltore doveva limitare la quantità dei concimi da somministrare al grano, per tema che esso allettasse, ora l'agricoltore che dispone di varietà resistenti all'allettamento e che possono perciò sostenere forti quantità di concimi, ne somministra in grande abbondanza.

E se prima della Battaglia del Grano si poteva dire che una lauta concimazione, in ragione di ettaro, consistesse in circa quintali 5 di perfosfato minerale, quintali 1-1,5 di solfato ammonico e, nei terreni meno fertili, anche un quintale di concime potassico, oggi tali quantitativi sono stati duplicati, triplicati e anche più, sino ad arrivare ad esempio ai diciotto quintali di concime fosfatico, ai sei quintali di concime azotato, ai tre quintali di potassico e ciò con un notevole tornaconto economico per l'agricoltore. Soprattutto enorme è stato l'aumento nel consumo dei concimi azotati. Sino a quando non furono costituite le nuove varietà si riteneva che la causa principale dell'allettamento fosse dovuta alla esuberanza dei concimi azotati in confronto agli altri, e perciò si limitava l'uso di questo fertilizzante. Ora invece l'agricoltore tende ad usare largamente l'azoto nella concimazione, ricorrendo anche al sistema della distribuzione frazionata dei nitrati durante tutto l'inverno e fino a primavera inoltrata, di modo che la pianta — passata la stagione invernale — possa riprendere la sua attività colla massima energia. Metodo, questo delle nitrature invernali, che con qualche correzione sulle norme emanate al suo inizio, ha dato indubbiamente risultati sorprendenti, quando accompagnato da adeguate distribuzioni di fertilizzanti fosfatici e potassici.

VARIETÀ « VILLA GLORI ».

***

Ma anche la tecnica tutta della coltivazione del grano ha subìto una profonda trasformazione.

L'aratura del terreno, che per il grano si riteneva fosse prudente non approfondire eccessivamente, ora scende a profondità non lievi, sempre però quando soccorrano laute concimazioni e determinate condizioni del sottosuolo, del sottobosco e del clima.

La semina del grano a spaglio rappresenta un ricordo, e quasi quasi anche la semplice semina a righe è stata abbandonata o, per essere più precisi, il sistema di semina in linea va orientandosi verso altri metodi.

Si semina a linee binate, cioè con due righe lontane tra loro di otto centimetri, lasciando tra una coppia di linee e le altre una

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - Un campo a Sarentino

Allegato al fascicolo di Luglio 1934 XII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. G. Laeng)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - MIETITURA A 1350 METRI (Tu, V. Camonica)

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - I COVONI PRONTI (V. di Sarentino)

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - I COVONI SUL CARRO (V. Sarentino)

UN MAGNIFICO CAMPO DI « DAMIANO » A RIGHE BINATE (SIG. A. LAMPERTICO, MILANO).

distanza di 20-25 centimetri. Oppure si semina con tre righe avvicinate tra loro a otto centimetri, lasciando tra una terna e le altre una distanza di 30-35 centimetri.

Questo sistema è stato studiato per rendere più facili i lavori di zappatura, i quali, nella condizione delle file binate o, meglio, in quelle trinate, possono essere compiute con speciali macchine, che servono anche per una leggera rincalzatura alle piantine del grano.

Per di più col sistema delle file binate o trinate si ha una maggiore aereazione, il che vale a rendere meno facile l'attacco di malattie crittogamiche.

In ogni modo l'orientamento attuale è verso l'uso di una forte quantità di seme. Sino a qualche anno fa si calcolava che fosse sufficiente un quintale o poco più di seme per ettaro, e si tendeva a seminare rado, in linee

FRUMENTO SEMINATO A RIGHE BINATE.

QUESTO CAMPO SEMINATO A LINEE TRINATE HA PRODOTTO QL. 73 DI GRANO AD ETTARO (SIG. E. LAMPERTICO).

FRUMENTO SEMINATO A RIGHE BINATE.

distanti. Oggi, per le varietà precoci, si usano kg. 200-230 di seme per ettaro e ciò perchè è provato che l'accestimento non è una prerogativa favorevole, e che i più alti prodotti si hanno con seminati fitti costituiti da molte piante ma ognuna con poche spighe ben grosse, anzichè costituiti da piante meno numerose sebbene dotate ognuna di molte spighe, stremenzite e magre.

⁂

Con gli accorgimenti sopra illustrati, e cioè coll'uso delle nuove varietà, coi nuovi sistemi di preparazione del terreno e di cure colturali e coll'uso di generose concimazioni, l'agricoltura italiana è riuscita ad ottenere il brillantissimo risultato di aumentare il prodotto medio per unità di superficie di circa il 50 % in confronto del periodo dell'immediato dopo guerra. E se i quintali 15 di grano per ettaro rappresentano la media produzione nazionale, abbiamo delle punte che possono sembrare fantastiche che non si fossero al contrario realmente ottenute.

Ne citeremo una, che riteniamo sia la più alta: a S. Donato Milanese, il cav. Gio-

UNO SPLENDIDO CAMPO DI GRANO PROSSIMO ALLA MIETITURA (CAMPAGNA MILANESE).

(*fot. E. Biagini, Firen*

CAMPO DI GRANO NELL'APPENNINO TOSCANO.

condo Castelnuovo ha ottenuto — nella campagna granaria 1933 — quintali 88,35 per ettaro, col « Damiano », in un appezzamento di terreno di circa due ettari. Risultato meraviglioso — come ognuno vede — ma risultato reale che, se costituisce un *record,* è seguito da numerosissimi casi d'alte produzioni come è stato messo in evidenza dai risultati degli annuali concorsi nazionali del grano.

Anzi, l'esame delle condizioni nelle quali si sono verificate le più alte produzioni ha valso a mettere in evidenza che esse si verificano solo nelle aziende le quali hanno un forte carico di bestiame da latte e da lavoro, in modo da potere disporre di forti quantitativi di letame per la concimazione dei terreni.

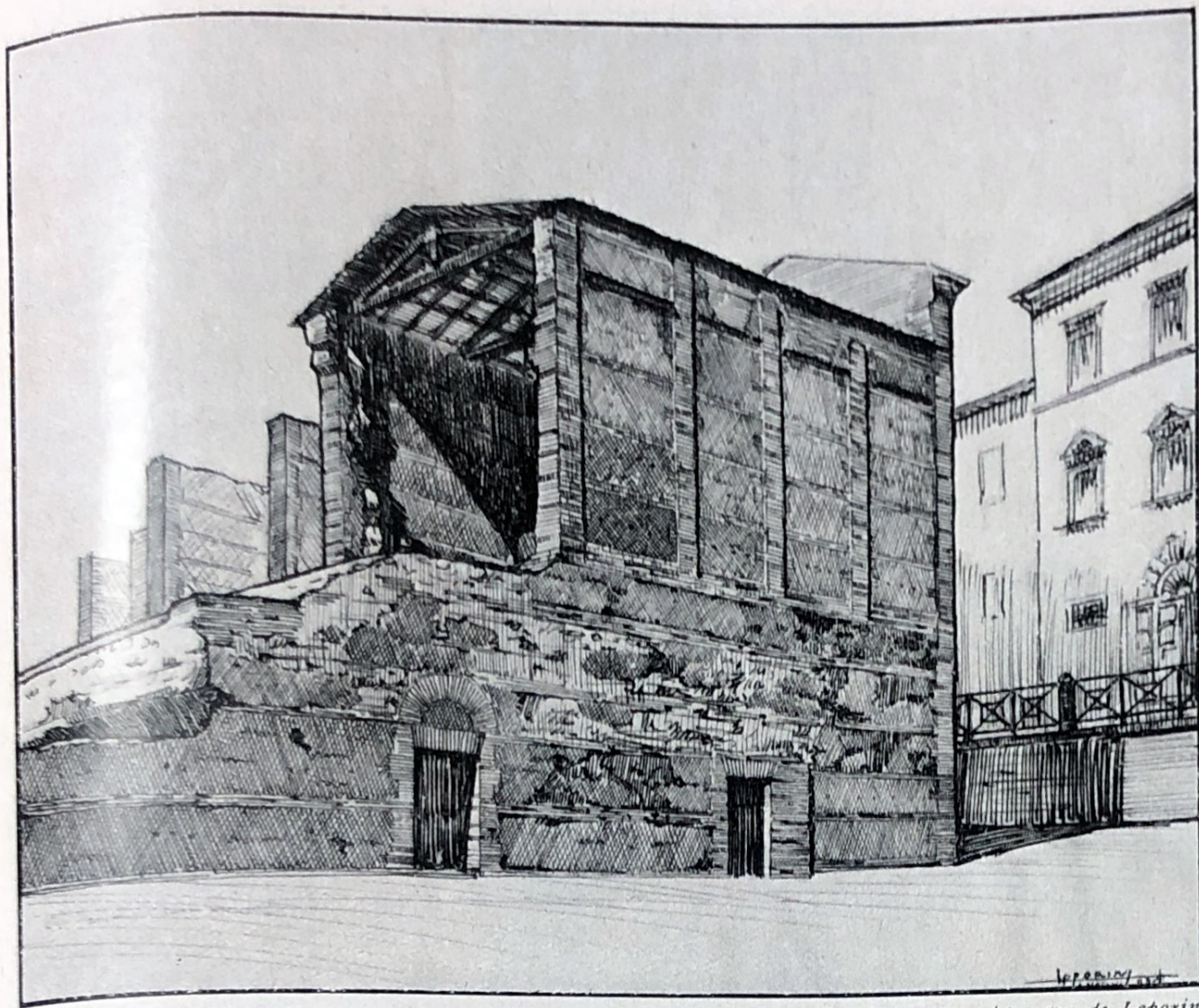
L'importanza quindi del vecchio binomio — prato e grano — che ha costituito sempre il criterio fondamentale nell'investimento dei terreni colle diverse colture, ha trovato una luminosa conferma nei risultati della Battaglia del Grano, la quale ha messo in evidenza che i più alti prodotti in grano si possono ottenere solo nelle aziende le quali, disponendo di foraggio in larga misura, possono tenere, come si dice, un forte carico di bestiame che permetta una generosa concim zione organica; condizione, questa, necessar e sufficiente perchè l'uso delle razze elette l'impiego dei migliori accorgimenti tecnici delle più laute concimazioni chimiche poss no dare i più alti prodotti.

Ed è per questo che il Capo del Govern ha disposto che coll'annata agraria 1934-193 il Concorso annuale sia chiamato « Concors Nazionale del grano e delle aziende agrarie intendendo con ciò raggiungere « coordina obiettivi quali — insieme coll'ulteriore pro gresso della produzione unitaria del grano — l'incremento della produzione foraggera e il miglioramento zootecnico ».

Gli anzidetti criteri informativi, determi nati con chiara precisione dal Duce, stann a significare l'eccezionale importanza del nuo vo Consorso che comprenderà — nello spirito nel contenuto e nelle sue norme — l'azione che il Governo Fascista intende svolgere per il sempre più razionale sviluppo e progress dell'economia rurale.

Le mète raggiunte dalla Vittoria del Gra no saranno pertanto consolidate e perfezio nate.

CARLO DEL BO

(disegno di Leporini)

CHIETI - I RESTI DI UN GRUPPO DI TRE TEMPIETTI ROMANI.

SCOPERTE A CHIETI ROMANA

Fra le città del versante orientale del medio Appennino, ove ne togliamo Ascoli Piceno, forse nessuna conserva vive e presenti le testimonianze della civiltà romana, che ha dato organizzazione alle regioni, dignità e stabilità ai centri urbani, quanto Chieti, l'antica *Teate*. Essa è sorta come sede di vita sociale già nella lontana preistoria, in sede forte su un colle arduo alle pendici della Maiella, in regione fin dalle età più antiche ricca di vita; fu città principale della tribù dei Marrucini (per questa venne detta anche *Teate Marrucinorum*), e divenne in seguito città romana, municipio, quando — dopo la guerra sociale — i Marrucini si sottomisero a Roma ricevendone la cittadinanza con l'inscrizione nella Tribù Arnense. Più che dalla scarsa tradizione storica noi siamo informati a questo riguardo dai resti dei monumenti che la ornavano; essa dovette essere ricca e molto abitata (Silio Italico la chiamò *Magnum Teate*) e fu per varii secoli fiorente; ma il miglior momento è probabile sia stato la seconda metà del 1° secolo d. Cr., nell'età dei Flavi.

Resti romani affiorano ovunque nel sottosuolo dell'attuale città; conosciamo un teatro di notevoli dimensioni, possenti edifizi e sotterranei della cui entità e della cui destinazione non abbiamo ancora conto preciso, cisterne, alcuni templi, di cui uno recentemente scoperto nel fare il nuovo Palazzo delle Poste, edifizi ornati di scolture, quale il sepolcro di C. Lusio Sorax, con rilievi rappresentanti ludi gladiatorii, statue e mosaici; un complesso insomma quale poche delle pic-

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - DECORAZIONE DELLA CRIPTA DI UN TEMPIETTO.

cole città provinciali dell'Impero potevano vantare.

Caduto l'Impero, sulla stessa area della città romana crebbero e si sostituirono, con alterne vicende, la medievale e la moderna, distruggendo o coprendo le costruzioni antiche. E quanto s'era ancora salvato dalla rovina, nel periodo trascorso era stato lasciato cadere in abbandono penoso e colpevole; le strutture decorative e gli ornati degli edifici, scrostati o bruttati da intonaci, erano caduti per larghe zone; e gli ambienti antichi erano diventati depositi od officine, pur quando non dei luoghi di scarico di terra e di rifiuti.

Da poco tempo, dietro l'esempio di Roma, le città Italiane le cui origini si riportano a Roma hanno cominciato a portare cura ed amore ai ricordi di quel passato, ritornato tanto vivo nel nostro animo odierno; e in realtà il loro valore oltrepassa quello effettivo dei ruderi o dei resti, — che offrono degli elementi scientifici, storici e talora anche artistici, — ma soprattutto esprimono il legame ideale ad un passato, verso il quale noi ci riportiamo come eredi, con desiderio di affermare in esso la nostra tradizione ed il nostro destino.

Nel caso di Chieti poi, i resti romani erano qualche cosa di più di meri ruderi, di residui il cui valore fosse soprattutto ideale e simbolico; restavano ancora, dell'età romana, delle opere compiute, in cui si potevano riconoscere i modi e gli ideali dell'arte romana, vere opere d'arte, insomma, che oltre che al nostro orgoglio parlavano anche al nostro senso estetico e, restituite, potevano essere fonte di ammirazione e di emulazione.

Spinta da tali considerazioni, la Città stessa ha desiderato di onorare e rivalutare le testimonianze della sua romanità, disegnando la liberazione e la reintegrazione di qualcuno dei monumenti più compiutamente conservato, in tale intendimento e specialmente nell'esecuzione delle opere, validamente aiutata e guidata dalle autorità preposte dallo Stato alla tutela delle antichità. Dopo quasi due anni di lavoro, i risultati sono tali che è opportuno di farne conoscere sommariamente l'entità e l'importanza.

Due sono le opere più importanti iniziate: la liberazione e il restauro d'un gruppo di tre tempietti di età imperiale; lo scavo e la reintegrazione di una grande conserva d'acqua al servizio delle Terme.

Dei tre tempietti, due erano stati coperti da case di abitazione, e il terzo era stato tramutato nella Chiesa di San Paolo, forandone il muro di fondo per aprirvi la porta d'ingresso, e risarcendo con murature i vani del pronao diventato sede dell'altare. Del complesso, l'unico elemento rimasto apparente era il muro esterno di questa Chiesa, in talune zone del quale si riconosceva fra guasti, rappezzi e deturpamenti di ogni specie, l'antica opera del tempio romano a tesene

di mattoni e specchi intermedii di opera reticolata.

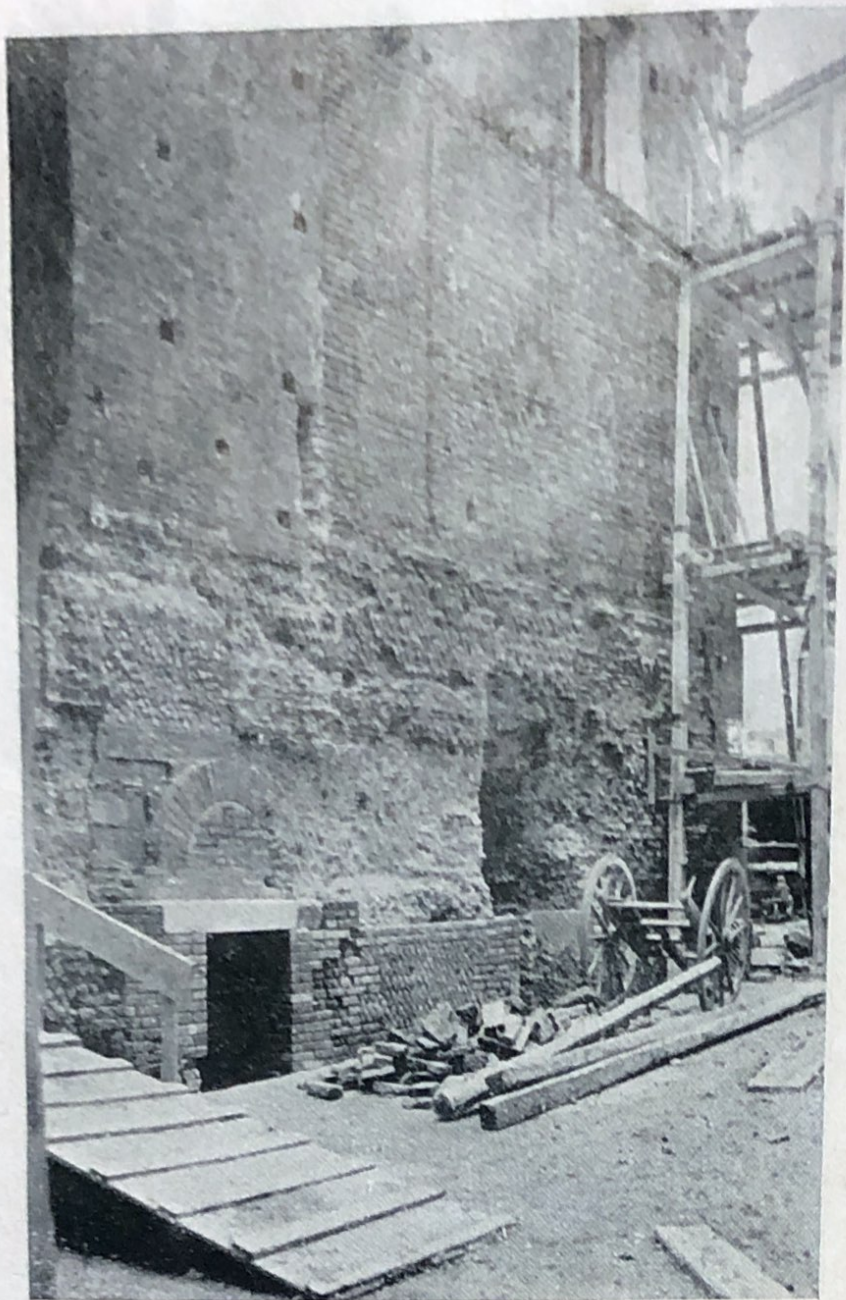
Con un lavoro in cui un alto scopo di rievocazione del passato si univa a vantaggi attuali, quali il risanamento di un vecchio e malsano quartiere ed il miglioramento della viabilità in una zona centralissima della città, le case costruite sui ruderi antichi sono state abbattute e quelli a mano a mano riportati alla luce ed isolati. Contemporaneamente si procedeva al restauro interno ed esterno ed alla rimessa in vista delle murature originali del tempio tramutato in Chiesa; con uno scavo effettuato su tutti i lati si riportò il livello all'antico; e, liberate le strutture antiche dalle superfetazioni e dagli interramenti, si continuò a reintegrarle nel loro originale aspetto.

Primi risultati conseguiti furono la restituzione della pristina forma alla fabbrica antica e la sua piena conoscenza; si tratta di un tempietto prostilo tetrastilo composto di una cella preceduta da un vasto pronao con colonne, al quale si accedeva per una stretta scaletta; questa dava a sua volta in un'ampia gradinata a due rampe, lunga m. 4,80, costituente la base del prospetto nel suo complesso.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - DECORAZIONE DI MATTONI E RETICOLATO NELL'INTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Esso è collocato su un vasto podio nel cui interno son ricavate ben tre vaste cripte: la prima, sottostante alla gradinata, avente solo valore di fondazione; le altre due, alte m. 4.70, accuratamente finite ed ornate, comunicanti tra loro, con l'esterno e con il tempio vicino per sette porte; la prima, più piccola (m. 5,70 × 5,45), sottostante al pronao, è coperta da una robusta volta a botte normale all'asse del tempio; l'altra maggiore (m. 5,70 × 14,50) coperta da volta a botte secondo l'asse del tempio, ha — praticate nelle pareti maggiori — tre e tre nicchie rettangolari alte due metri, con stipiti ed architravi di grossi mattoni e il fondo a specchi di reticolato, separati da doppi filari di mattoni (fig. a pag. 494).

Le pareti minori di tutt'e due sono costituite con una elegante e robusta opera; le porte aperte nel centro hanno stipiti ed architravi in grandi mattoni lasciati in vista, disposti negli stipiti con dentature laterali e nell'architrave con inclinazione progressiva verso l'esterno; sopra l'architrave è girato un arco di scarico di mattoni posti a raggiera; infine le zone laterali e soprastanti sono ulteriormente divise da doppi filari di mattoni in spazi di diversa ampiezza, empiti di specchi ad opera reticolata in cui mattoncini rossi e tufelli grigi si alternano con gradevole effetto di policromia.

La cella, che ha una pianta di m. 5,80 per 8,25 e che aveva un tetto a due spioventi, alto presumibilmente m. 7,50, è analogamente costruita in opera laterizia messa in vista. Nell'interno, filari verticali e orizzontali di mattoni dividono le due pareti maggiori in una rete dalle larghe maglie, i cui vani sono riempiti da specchi in opera reticolata; nel muro di fondo esistono solo i filari di mattoni spaziati da zone di reticolato (fig. a pag. 495 e 497).

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - LESENE E SPECCHI DI RETICOLATO NELL'ASPETTO ESTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Nell'esterno il volume delle cripte ha riscontro in una sporgenza del podio con architravi di travertino sulle porte, stipiti di mattoni ed archi di scarico; gli spazi tra queste strutture, delineanti le linee di forza e di resistenza, sono a lor volta sempre riempiti di reticolato. Quando comincia la cella con una rientranza segnata da una cornice di mattoni, ha inizio un'opera gustosissima, raro esempio della fusione, nell'architettura romana, della strutturalità e della sapienza decorativa; la parete è ritmata tra i pilastri estremi da tre lesene verticali in mattoni con dentature laterali, leggermente sporgenti come a dare una ossatura, una carena, alla costruzione; gli spazi intermedii sono divisi nel senso orizzontale da fasce di grossi mattoni in cinque zone accuratamente riempite di reticolato, sempre con alternanza di mattoncini rossi e di tufelli grigi; l'effetto cromatico e costruttivo del complesso è di rara efficacia (fig. qui a fianco). Ho vol[...] scrivere particolarmente que[...] ra, specie nella sua ricerca [...] tiva, per farne risaltare la [...] nalità e il gusto d'arte; l'edi[...] reale volume e costruzione [...] quanto costituisce linea di f[...] di resistenza è reso evidente e [...] gente con le solide strutture [...] cali ed orizzontali di mattoni, [...] tre gli spazi di riposo sono ab[...] dal reticolato che non dà l'id[...] peso e di sforzo e allevia con [...] policromia. Questa decorazione [...] risce ad un'anima interna di c[...] cementizia, specialmente forte [...] due muri laterali del podio su [...] gravano le volte, fatte di filar[...] ralleli di scaglie messe di colt[...] di tale struttura interna essa d[...] razione esprime il sistema delle [...] ze e delle tensioni con una ch[...] rezza piena di evidenza e di dr[...] maticità, e lo orna con schietta b[...] lezza.

La tecnica costruttiva del re[...] colato misto con strutture later[...] dentate quale osserviamo nel te[...] pietto di Chieti, si afferma nell'[...] chitettura romana nella second[...] metà del I° secolo d. Cr.; la trov[...] mo già in edifici attribuiti al per[...] do di Claudio, ha poi una lar[...] applicazione con Domiziano, nella villa di A[...] bano, con Traiano nelle costruzioni delle [...] Terme, e riceve infine un larghissimo e r[...] finato uso nelle Ville Tiburtina e Prenesti[...] di Adriano.

Questo è già buon elemento per la data[...] zione del tempietto di Chieti, ed anche [...] dati di scavo, monete, resti plastici, ecc. co[...] cordano per fissarne l'erezione nella second[...] metà del I° secolo d. Cr.; ma ogni dubbi[...] che potrebbe nascere è risolto per la presen[...] za della lapide dedicatoria, esistente prima [...] del 1611 sulla fronte del Tempio, second[...] riferisce il Baroncini, e più tardi spostata nella [...] facciata attuale della Chiesa, corrispondente [...] al muro posteriore del Tempio; e che suona:

M. Vettius Marcellus proc. Augustorum
et Helvidia C. F. Priscilla Marcelli S.P.F.

Il dedicatore del Tempio dunque sarebbe M. Vettio Marcello, procuratore degli Augusti, che da un passo di Plinio (Nat. Hist.

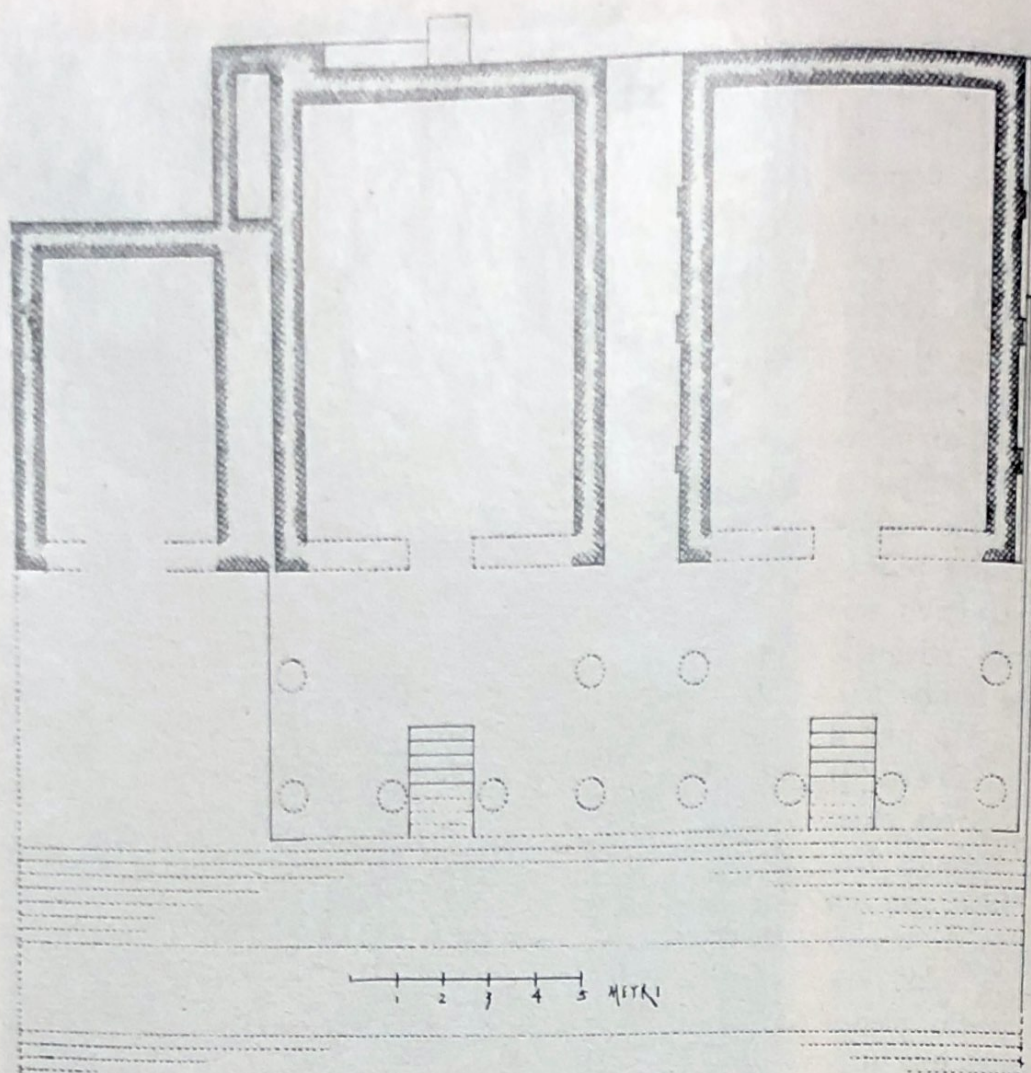
2,83.199) sappiamo essere stato cospicuo cittadino dell'ordine equestre al tempo di Nerone; nell'età di questo Imperatore dunque l'opera deve essere stata eretta e compiuta.

La sua forma non consueta, specie in considerazione delle cripte con le nicchie, ci porta ora al problema dello scopo e della interpretazione. Molto spesso nell'architettura romana questi piccoli tempietti su podio e con cripte hanno carattere funebre; essi derivano probabilmente da un tipo struttivo importato dall'Asia Minore ellenistica, in cui si era unita la tomba monumentale con il tempietto per il culto del defunto divinizzato ed eroizzato; quello che i Greci chiamano *Heroon*. Questo tipo in Italia si è incontrato e fuso con un tipo struttivo di tempio di invenzione etrusca, in cui la cella era sostenuta da un alto podio pieno. Da tale fusione è divenuta una alterazione dello scopo originario, sì che nel mondo romano esso è adoperato sia come Heroon (e ne abbiamo esempli sparsi ovunque, in Sicilia, a Selinunte e ad Agrigento, nella Campania, a Roma stessa, nella Via Latina, ed, esempio importante, nel sepolcro di Annia Regilla, ecc.), sia come tempio vero e proprio, con podio o con cripta sottostante, di cui i modelli sono sparsi ovunque, in Italia e nell'Africa soprattutto.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - MURO INTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Per questo Tempio di Chieti, prima ipotesi è stata si trattasse di un Heroon, e le nicchie praticate nella cripta parevano confermare, fornendo quasi degli arcosolii per i sarcofaghi; ma anzitutto nello scavo non si è trovata alcuna traccia di sarcofaghi, di scheletri, nè alcun oggetto che richiamasse delle sepolture; poi l'edificio è nel centro della città, mentre è regola nel mondo romano che i sepolcreti siano fuori della cinta muraria; e in seguito il proseguire delle scoperte ha chiarito che l'edificio era in stretta relazione, architettonica e strutturale, con altri edifici pòstigli accanto; quindi il problema della sua destinazione doveva essere risolto considerando il complesso delle fabbriche, non i suoi singoli elementi.

Le esplorazioni hanno rivelato, a lato di questo tempietto, l'esistenza di un secondo in tutto e per tutto — nelle misure, nella tecnica costruttiva e nell'ornato — eguale, separato da una specie di intercapedine larga m. 1,60, sorta di stretto corridoio diviso nel senso dell'altezza in due parti, corrispondenti al podio ed alla cella dei tempietti; l'inferiore comunica con l'esterno per una porta sul fondo, e attraverso esso e per due coppie di porte le cripte sono intercomunicanti, quindi legate ad uno scopo comune; invece le celle sono indipendenti. S'aggiunga inoltre che la gradinata antistante ai due edifici è comune e continua, appunto per riaffermare l'unità del gruppo; ed anche la sua fondazione, a doppia volta a botte fondata su pilastri, costituisce un sistema continuo ed unitario (fig. a pag. 493, 498 e 500).

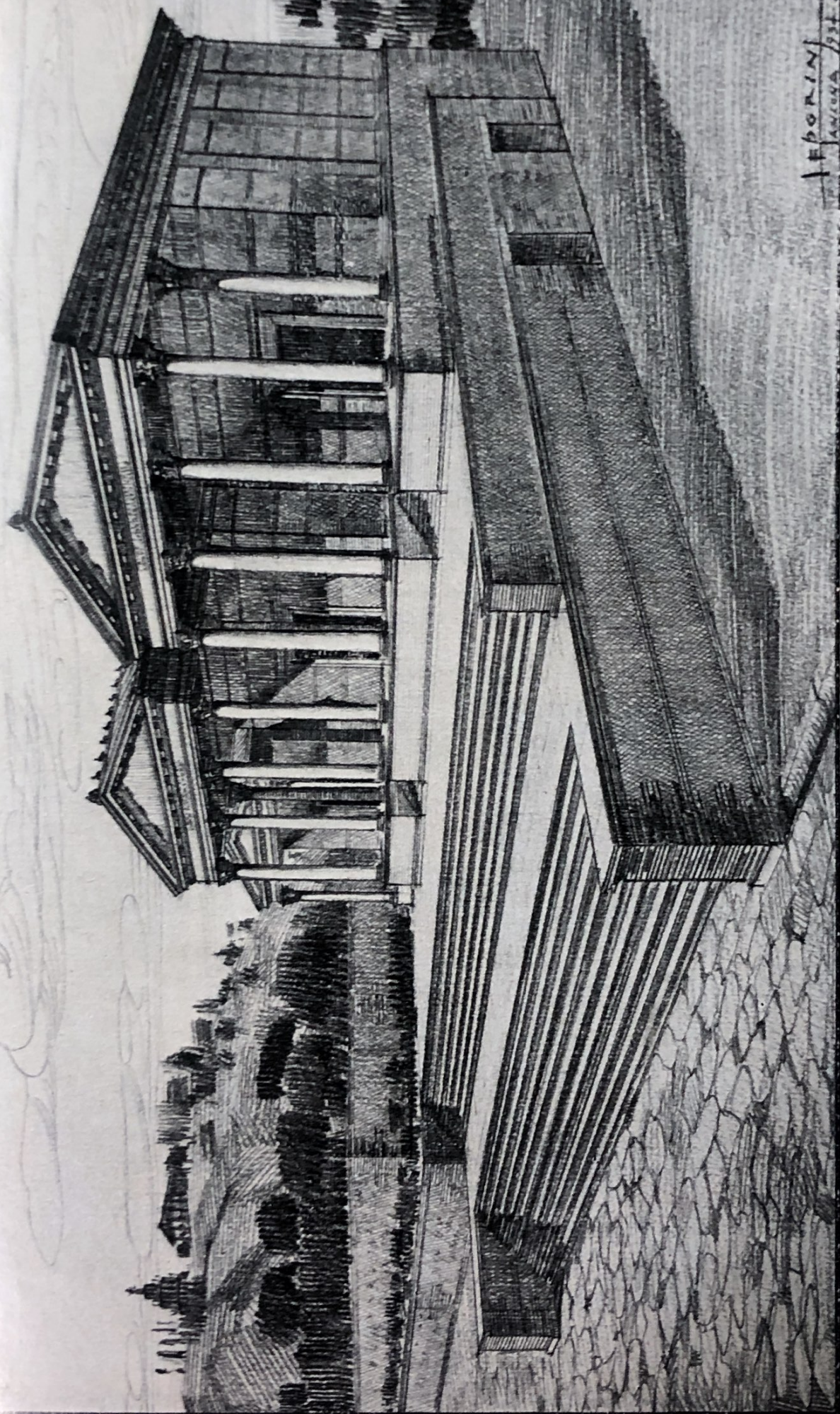
Col procedere ulteriore delle opere di abbattimento delle vecchie case, alla coppia di tempietti gemelli si è aggiunto nell'ultimo

CHIETI - GRUPPO DI TEMPIETTI ROMANI (PIANTA).

i due tempietti maggiori appaiati e quello minore; quindi un gruppo di tre edifici architettonicamente e praticamente uniti, posti nel centro della zona urbana, nella zona di maggior traffico ed importanza, almeno in parte fondati su sottostanti murature in opera quadrata a grossi conci di tufo, probabilmente appartenenti ad opere anteriori. Della contemporaneità di costruzione di tutto il complesso, oltre l'unità della pianta, ci pare prova certa la eguale struttura.

Che la zona fosse particolarmente importante, si prova in altro modo, considerando i molti dati restituiti dallo scavo eseguito attorno ai tempietti, specie i copiosi resti di scolture anche colossali in terracotta, in pietra e bronzo, in condizioni lacrimevoli, che però ci confermano che intorno al gruppo di edifici erano erette molte statue, rappresentanti divinità, imperatori o personaggi illustri della città. Come esempio valgano i resti d'una immagine colossale, di cui i piedi raggiungevano una lunghezza di circa un metro e il resto in proporzione (fig. a pag. 500), ed una edicoletta a rilievo, con una scena di duello tra guerrieri — forse sul corpo

tempo un altro elemento. Già si era osservato che la gradinata non cessava all'altezza del secondo tempio, ma continuava ulteriormente; in seguito, tra i muri moderni demoliti, è apparso un terzo tempietto per fattura tecnica e decorazione eguale agli altri, da essi separato per una piccola intercapedine senza comunicazione, è più piccolo, sia nella cella sia nella cripta sia probabilmente anche nell'altezza; la cella infatti misura solo m. 5,45 x 3,65, la cripta m. 6,25 x 3,55, ed è priva di nicchie; del pronao non si è trovato traccia, nè è possibile dire se, molto profondo, si portasse sulla stessa linea degli altri fino alla gradinata, oppure se si arrestasse con la facciata su un piano più arretrato; cosa più probabile. Le mura della cella sono ornate di opera reticolata eguale a quella degli altri tempietti.

Se ricostruiamo dall'esterno, abbiamo un complesso composto del podio comune (largo m. 21,25, lungo m. 18 e 75), e della gradinata continua, su cui danno

CHIETI - SEZIONE DI UN TEMPIETTO A PODIO ROMANO.

IL GRUPPO DEI TEMPIETTI ROMANI, A CHIETI, QUALI DOVEVANO PRESENTARSI NEL I SECOLO D. CRISTO.

(disegno di Leporini)

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)

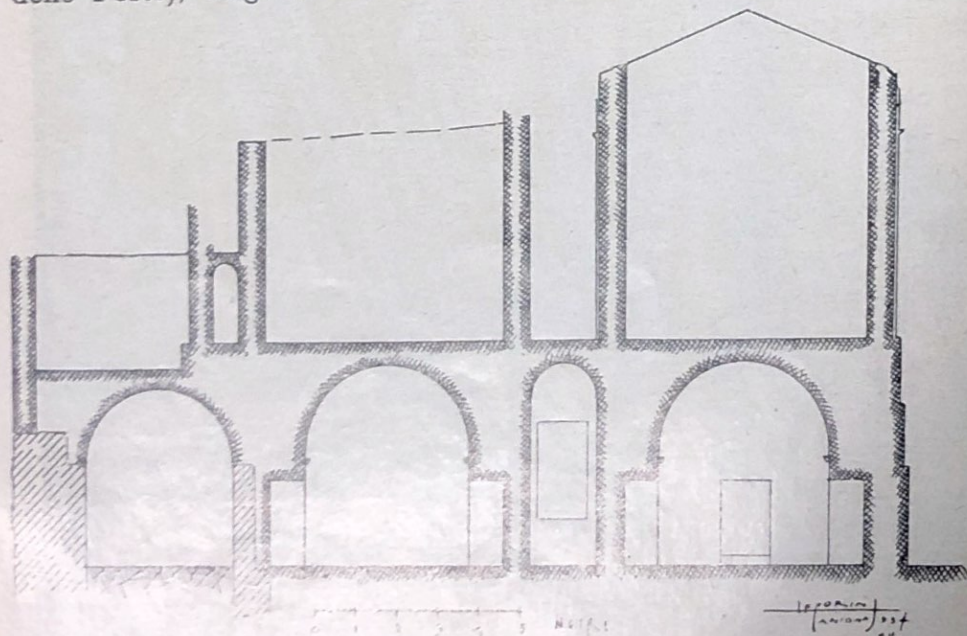
CHIETI - FRAMMENTI D'UNA STATUA COLOSSALE ROMANA.

di un caduto, presso la porta di una città, che piuttosto che un avvenimento della città parmi rappresenti una scena omerica; opera efficace e pregevole anche se non di grande originalità di stile e di composizione (fig. a pagina 501). Oltre a questo, si son trovate molte lastre sottili di marmi pregevoli, tagliate a figure geometriche, che è supponibile appartenessero a qualche pavimento musivo in *opus tessellatum*, forse dei tempietti stessi; frammenti di ornamenti, di trabeazione, in pietra e terracotta, specie antefisse e palmette; e molti brani di iscrizioni onorarie dedicatorie e forse pubbliche, che ad un esame — anche sommario — appariscono di notevole importanza per la storia di Chieti romana.

Collocato nel centro della città, su alto podio, in zona ricca di statue e di altri tempietti (di uno vicino è stato messo in luce il podio durante la costruzione del Palazzo delle Poste), eseguito con molta cura di ornato, questo comp... so di edifici non ... facile interpretazi... nè credo si possa ... stato attuale dar... na soluzione preci... problema della ... originaria destina... ne (fig. a pag. 499...

La nostra men... seguendo analogie ... altri complessi del ... nere esistenti in va... località romane d'I... lia e d' Africa, acc... rezza l'ipotesi di un *Capitolium*, d'un sacra... cioè destinato al culto delle somme divin... protettrici della città romana, la triade Ca... tolina, centro ideale della città; ma non ... nascondiamo che a questa interpretazione ... oppongono molte difficoltà, e soprattutto ... fatto che quando è stato eretto il comples... Chieti era ancora Municipio (pare che la citt... abbia chiesto l'erezione a Colonia solo nel II secolo d. Cr.); mentre si ritiene che solo l... colonie potessero avere un *Capitolium*, essen... do come delle imagini ridotte della città ro... mana. Nè può pensarsi ad una costruzione ese... guita in varii tempi, perchè, come dicemmo, s'oppone l'unità struttiva e tecnica del com... plesso. Forse ulteriori ricerche porteranno de... cisiva soluzione anche a questo problema.

Il secondo grande lavoro impreso tra le an... tichità di Chieti ha portato alla redenzione di un altro edificio romano, una grande fabbri... ca quasi sotterranea, singolare di mole e di tipo, adibita a conserva d' acqua; una accurata opera di scavo e di restauro all' interno ed all'esterno ne ha messo in luce le potenti strutture murarie e ne ha rivelato l'importanza di mole e di aspetto.

Trattasi di un grande edificio pressochè rettangolare, delle cospicue dimensioni di m. 60,20 per 14,65, profondamente incassato nel tufo della collina, sì che all'esterno ne affiora solo lo spigolo superiore esterno, co-

CHIETI - PODIO DI TEMPIETTI ROMANI - SEZIONE LONGITUDINALE

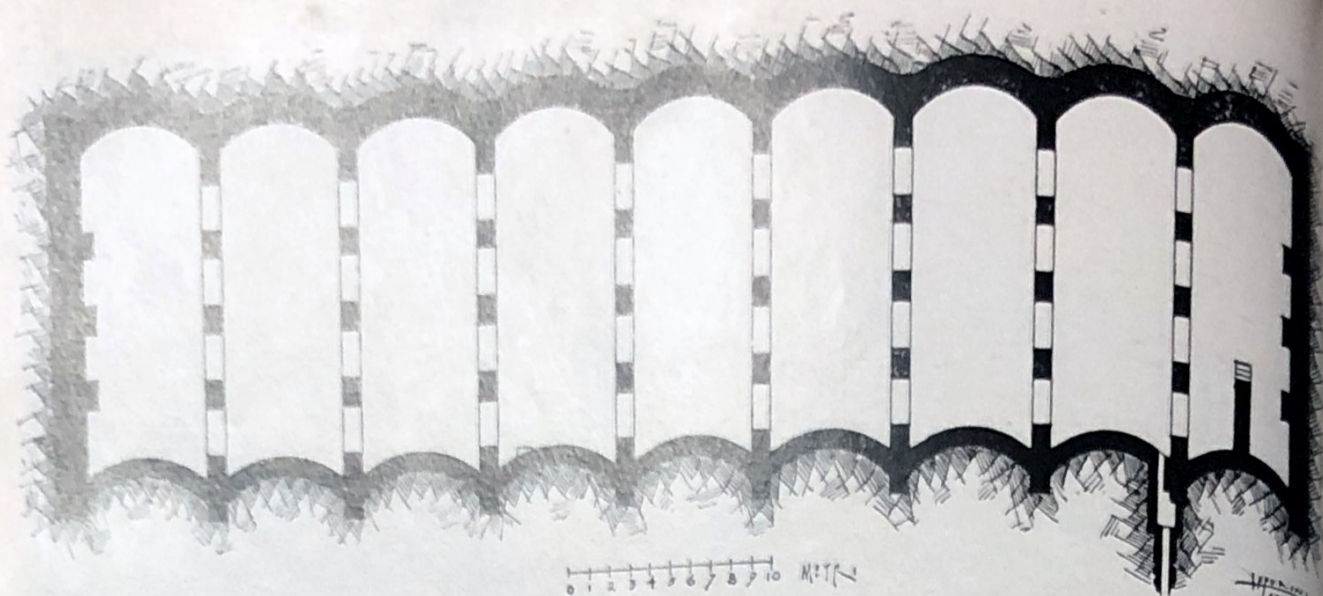
(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - NICCHIE E PILASTRI ALL'ESTERNO DELLA GRANDE CISTERNA.

struito in opera cementizia, tranne il muro anteriore che è esteriormente di grossi mattoni pedali. Esso è diviso nel senso della lunghezza in nove grandi vani, ciascuno largo m. 5,80, con potenti volte a botte girate grandiosamente, poggianti su grossi diaframmi interni forati da bassi e pesanti arconi; tutto il sistema delle volte e degli archi grava così sui pilastri mediani, tre ogni diaframma (fig. a pag. 502).

Verso l'interno, verso cioè il taglio nel tufo della collina, ogni ambiente offre una sorta di abside, struttura concava idonea al sostegno delle spinte e delle pressioni; all'esterno dove restava il muro in parte isolato; i diaframmi tra i possenti costoloni sono egualmente concavi, sempre per offrire maggior resistenza alla pressione dell'interno.

L'effetto complessivo, quale appare attualmente dopo i lavori, è nell'interno grandioso e scenograficamente imponente; la fuga degli spazi e degli archi, nella suggestiva penombra, è piena di effetto e di potenza (figure a pag. 503 e 504). Ed all'esterno si offre l'imponente fronte non ornata, pura struttura, con nove costoloni e otto grosse nicchie (fig. a pag. 501). Non tutta l'altezza del muro è in vista; in parte esso è sotterraneo, cosicchè anche il terrapieno antistante contribuisce a sostenere il peso e la spinta dall'interno.

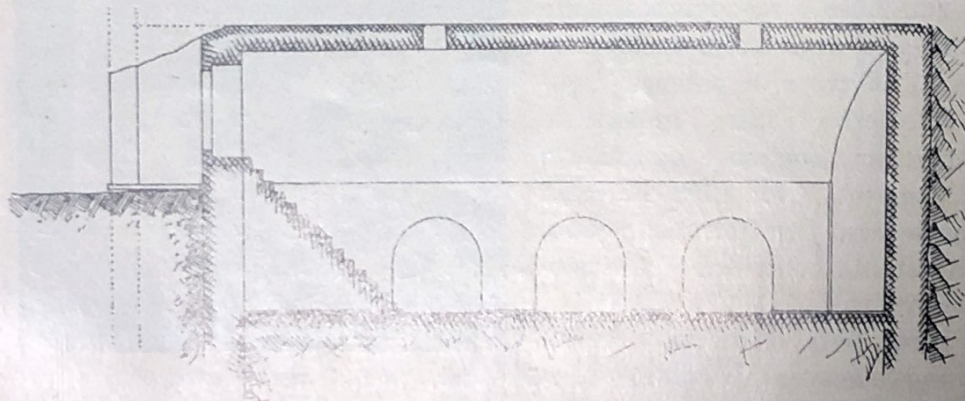
La fabbrica, ripeto, è tutta pura struttura necessaria, fatta per reggere a grande sforzo e per contenere un peso talvolta ingente; essa risponde a tali esigenze utili-

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - EDICOLETTA ROMANA CON SCENA DI DUELLO.

CHIETI - PIANTA DELLA GRANDE CISTERNA ROMANA.

tarie; tutto vi è logico e necessario, dalle volte agli arconi interni, ai pilastri ed alle nicchie dell'interno; e tutto è inteso a questo scopo, senza alcuna sovrabbondanza di potenza e robustezza. Si tratta di architettura pratica e fatta esclusivamente per l'interno; se entriamo nel vasto edificio abbiamo chiare le esigenze dell'architetto; sforzi, tensioni, resistenze, tutto è precisamente espresso in curve, piloni, contrafforti, ed alla sensazione della chiarezza si unisce quella dell'armonia e della soddisfazione estetica. L'artista ha visto il suo complesso problema costruttivo nella sua integrità, e lo ha risolto nella forma con pari unicità.

E per fortuna la praticità dell'opera ha salvato la stessa da quello che nell'architettura romana è talvolta falsità e banalità: la decorazione. Non vi è una lesena, uno stucco, un impiallacciamento di pietre o marmi; tutto è costruzione, nuda, schietta, essenziale, coerente; mai come nella moderna epoca noi abbiamo sentito il fastidio dell'inutile ornato e il fascino delle strutture semplici e necessarie, che rispondono alle interne volontà della materia; se chiare e coerenti, esse bastano al bellezza.

L'edificio ha lo scopo di raccogliere acqu («*conserva d'acqua*», o cisterna); su per i pendio del colle sono polle d'acqua sorgiv che erano raccolte nel bacino; inoltre, sul col mo delle volte, uno o due ampi fori rotond vi facevano affluire l'acqua piovana che si adunava su un piano impermeabile sopra stante, a guisa di terrazzo in mattoni ad opera spicata; nel secondo ambiente a destra, un cunicolo con cameretta iniziale serviva per il deflusso, regolato da un sistema di chiusura che si svolge nello spessore del pilone esterno corrispondente; altri canaletti minori servivano per lo scarico dell'eventuale troppo pieno. Nell'ultimo ambiente di destra si poteva dall'esterno, a mezzo di una ripida scaletta, scendere nella cisterna; un sistema di canaletti marginali permetteva lo svuoto integrale di tutto il complesso.

Alcuni saggi di scavo, eseguiti nella zona adiacente alla cisterna, hanno chiarito il motivo, almeno parziale, della sua costruzione; venne infatti scoperto — e parzialmente esplorato — un edificio termale, con ambienti a nicchie, sistemi di riscaldamento con tubi forati sulle pareti e *suspensurae*, ed una ornamentazione con incrostazioni delle nicchie e di taluni dei muri a mezzo di lastre di marmo; abbiamo in quest'opera un esempio degli elegan-

CHIETI - SEZIONE DI UN'AULA DELLA CISTERNA ROMANA.

ti edifici termali, di cui le città romane si adornavano, che non servivano solo per il bagno, ma per convegno e svago; specie se immaginiamo queste Terme, nella valletta ancor oggi graziosa e ridente, circondate ed abbellite da giardini, boschetti, viottoli ombrosi e sereni.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - FUGA DI ARCHI NELLA CISTERNA ROMANA.

Parte nel canaletto di deflusso della cisterna, parte nella cameretta con cui inizia il cunicolo, venne trovato un tesoretto di oltre 200 grandi bronzi romani, in gran parte degli Imperatori Alessandro Severo e Julia Mammea (sua madre), Massimino Trace e Massimo (suo figlio), Gordiano III, Filippo l'Arabo, Otacilia (sua moglie) e Filippo jun. (suo figlio), Traiano Decio, Etruscilla (sua moglie) ed Erennio (suo figlio); cioè tra il 222 ed il 251 d. Cr.; insieme ad essi, trovate pure nei condotti, non mancarono monete di Imperatori antecedenti, e cioè di Vespasiano, di Antonino Pio, di Faustina sua moglie e di Commodo; si risale cioè, con il primo, al decennio tra il 69 e il 79; con il secondo al periodo tra il 139 e il 161; con il terzo tra il 180 e il 192.

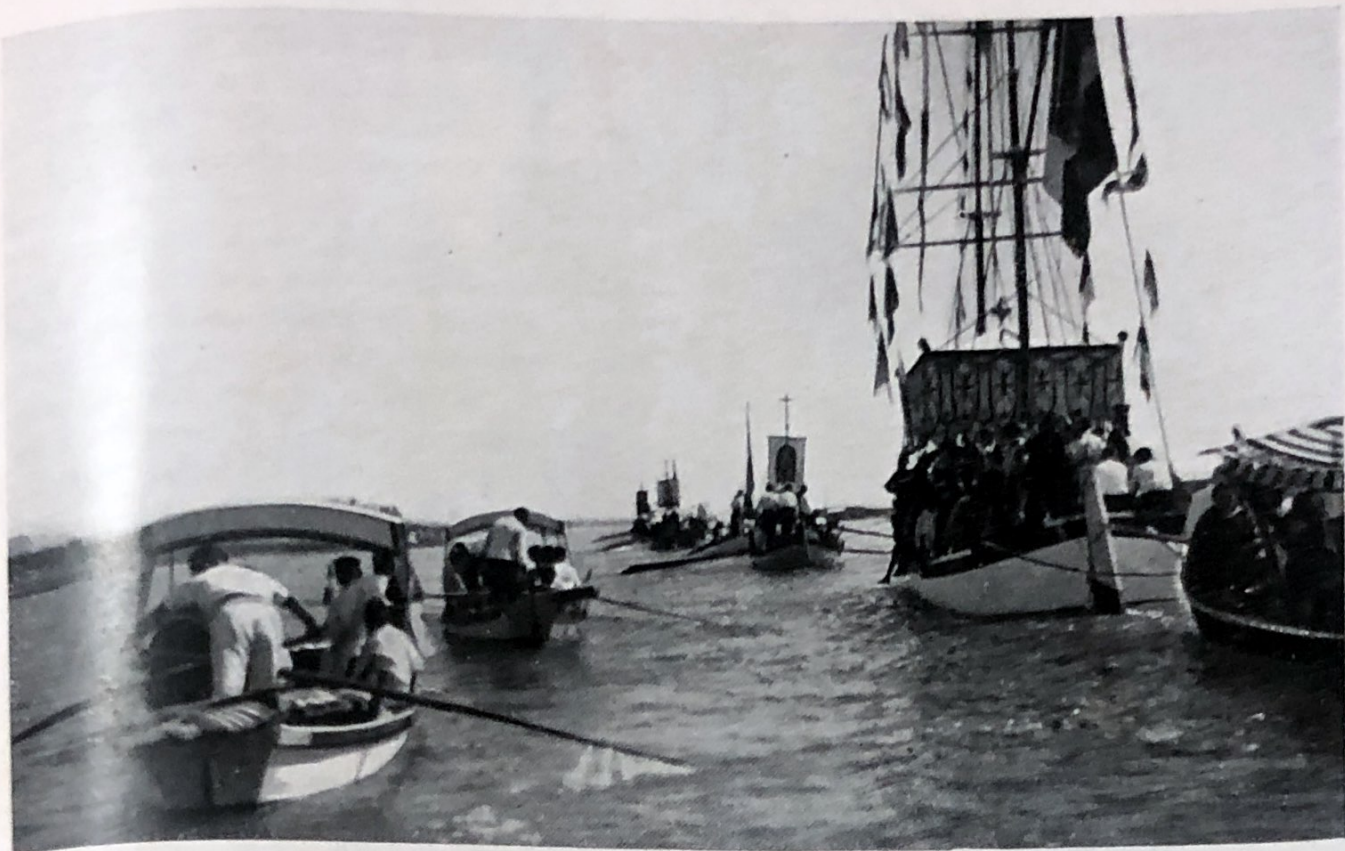
Molte sono nel mondo romano le cisterne, sia per approvvigionamento idrico sia in servizio di terme, e nel loro sistema costruttivo non appare un chiaro e unitario sviluppo; sovente quelle del 1° secolo d. Cr. son più semplici, con aule indipendenti comunicanti con archi e porte, come in quella della Villa Domiziana del Circeo; ma questo sistema continua anche nel secolo susseguente (è famoso il caso della « Sette Sale », nelle Terme di Traiano a Roma). Un collegamento tra i vari ambienti, costituito a piloni ed arcate, troviamo nella Cisterna di Albano e in quella di Pozzuoli, che ha dieci aule separate da gruppi di tre pilastri; poi con ulteriore sviluppo le volte a botte indipendenti scompaiono, i pilastri sostengono volte a crociera, e l'ambiente si fa unico, diviso in varie navate; questo è il caso della *Piscina Mirabilis* di Baia, vasta aula di m. 72 x 28, con 5 navate e 48 pilastri, e di quella — molto più tarda — di Costantinopoli, detta delle « mille e una colonna ». Di un tipo uguale a quello della nostra sono quella di Albano, e le altre di Uthina e di Cherchell, che ha sei ambienti

(fot. R. Soprint. Antich., Ancon

CHIETI - GIOCHI DI PILASTRI ED ARCHI NELLA GRANDE CISTERNA ROMANA.

a volta separati da muri con pilastri, come questa di Chieti.

Il confronto con le altre opere del genere ci può rivelare dei tipi simili, ma non fornire elementi cronologici sicuri; nella ricerca di una cronologia per la cisterna di Chieti gli elementi più probativi restano le monete; non tanto i grandi bronzi del III secolo, quanto quelle di Vespasiano e Antonino Pio, che forniscono due date, separate da una sessantina d'anni. In attesa di elementi più certi, pare a me che una datazione nella seconda metà del I° secolo d. Cr. possa maggiormente convenire al complesso di cistern e Terme; queste, per il sistema decorativ e la grazia un po' trita della disposizion della pianta, rispondono maggiormente ai si stemi di quel periodo, piuttosto che agli ideali di grandiosità e di effetto che s'affac ciano nel secolo seguente. Tale periodo più probabile è, come si dice, quello in cui la cit tà consegue il massimo sviluppo.

PIRRO MARCONI
Professore di Archeologia nella R. Università di Cagliar

LA PITTORESCA PROCESSIONE MARINA AL SANTUARIO DI SANTA MARIA DI BARBANA CHE SI CELEBRA IN OCCASIONE DELLA FESTA DEL « PERDON DE BARBAN ».

Turismo nautico in terraferma

L'INIZIATIVA della « Motonautica Associazione Milano » (da cinque anni organizzatrice del Raid « Pavia-Venezia ») di far svolgere una crociera motonautica da Venezia a Trieste « per canali interni », ha richiamato ancora una volta l'attenzione del gran pubblico dei lettori dei quotidiani sulla nostra navigazione interna.

Come il Raid Pavia-Venezia ha fatto conoscere che abbiamo 430 km. di vie sicuramente e velocemente navigabili, così ora la nuova impresa, che la M. A. M. si ripromette di ripetere negli anni venturi, ha rivelato ai moltissimi che lo ignoravano che ve ne sono altri 130, anch'essi sicurissimi, dato che i croceristi non hanno incontrato nei due percorsi di andata e ritorno la benchè minima difficoltà di navigazione.

***

Questa constatazione ci richiama ad un quesito che è fondamentale per la diffusione di questo bellissimo sport nel nostro Paese.

Facendo astrazione dal mare che non è accessibile tutti i giorni e pel quale occorrono altri mezzi, abbiamo noi un sufficiente campo d'azione per quelle clientele che vorremmo chiamare in folla al turismo nautico? Certamente esso non è paragonabile a quello dell'Inghilterra, ove le molte isole vicine alla costa, i golfi profondi e gli estuarii dei fiumi danno una prima possibilità di navigare in acque marine, ma abbastanza sicure, mentre i molti fiumi navigabili fino a grande distanza dalla foce e la fitta rete di canali che li collegano permettono di passare dalla Manica al Mare d'Irlanda e da questo al mare del Nord combinando mille itinerari diversi per lunghezza e durata.

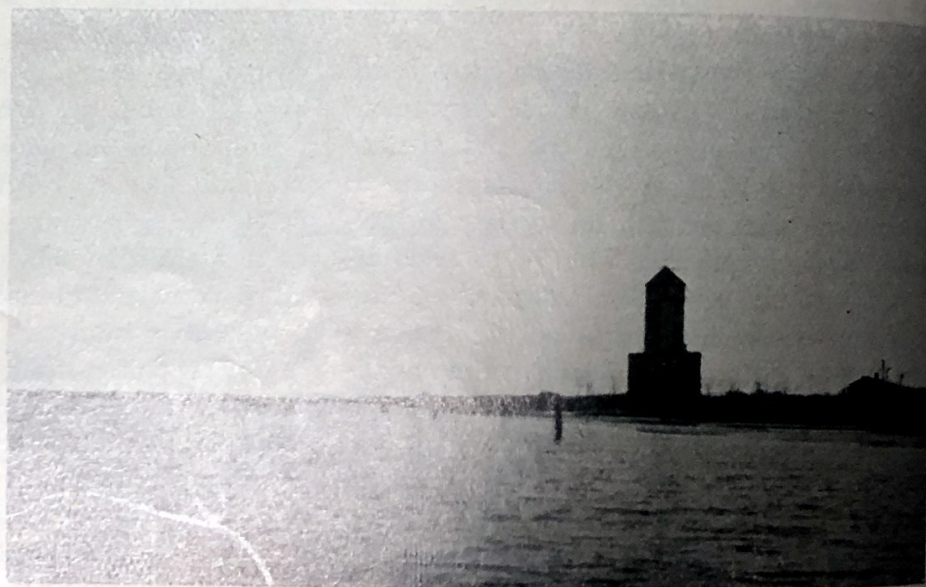
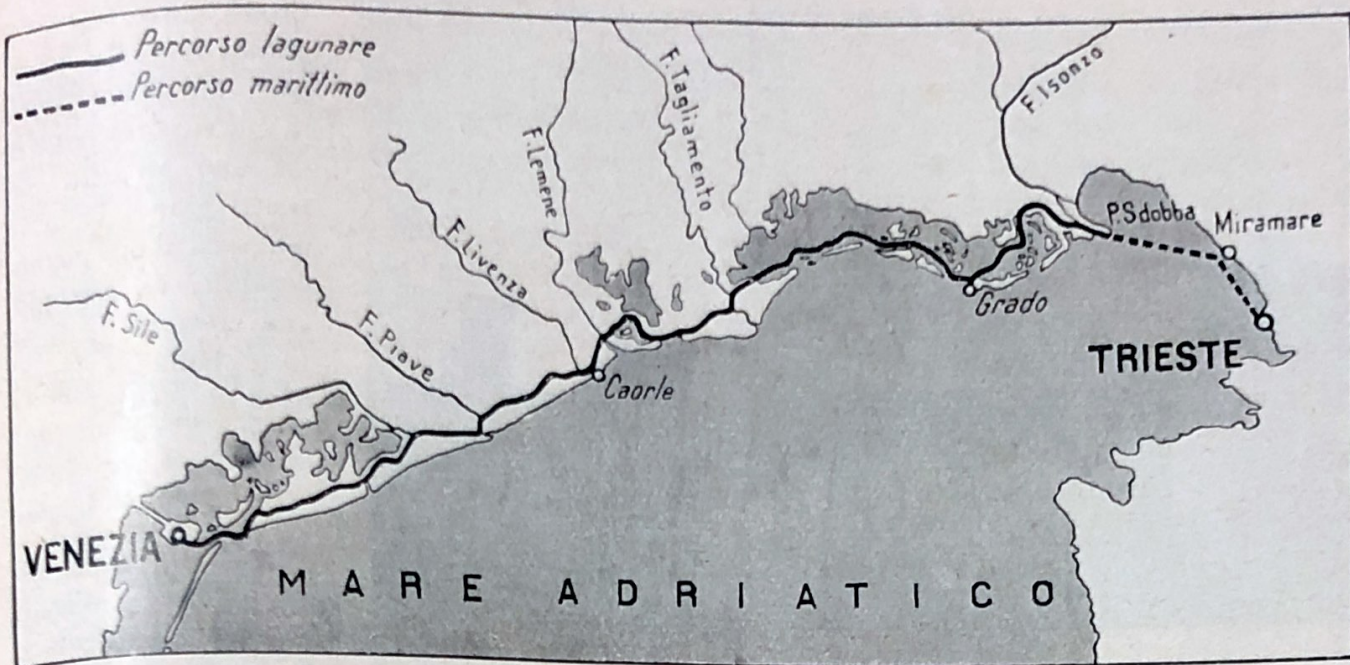
Non è paragonabile a quello della rete di canali e fiumi navigabili per scafi di grosso tonnellaggio che attraverso Francia, Belgio, Olanda, Germania, Austria, ecc. permette di navigare per mesi senza mai uscire in mare aperto e di passare dal Mediterraneo all'Atlantico, alla Manica, al Mare del Nord, al Baltico e perfino al Mar Nero.

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
UN « BRAGOZZO » SPINTO DALLA VELA E DALLA CORRENTE NAVIGA ABBASTANZA VELOCEMENTE NEI CANALI.

No, effettivamente noi ne abbiamo molto meno di vie navigabili interne, ma ne abbiamo sempre a sufficienza per poter deplorare che non siano conosciute, ammirate e frequentate come meritano. Pel turismo nautico non occorrono percorsi di migliaia di chilometri e non è detto che i numerosissimi praticanti delle già citate nazioni percorrano costantemente, in lungo ed in largo, tutte le acque che hanno a disposizione. In genere ognuno predilige una sua zona, ed occorre molto tempo perchè possa dire di conoscerla tutta e di sentir il bisogno di andare altrove. Nelle vie acquee non è come sulle vie terrestri, ove conta- lo le pietre chilometriche e dove chi sa dare un veicolo sa condurlo dapper- Non esiste invece il pilota capace e pr- di tutte le acque. Ogni luogo vuole il pilota e solo dopo gran tempo si giunge a noscer bene il gioco delle correnti, delle ree e dei venti, le insidie dei gorghi e bassi fondi e la varia pescosità delle ac- Ed inoltre, dal punto di vista turistico, la v'è di più variabile nei suoi aspetti, a conda dell'ora, del tempo e della stagio- del paesaggio lacuale o fluviale.

Non v'è bisogno, dunque, per decid- di sapere che l'Italia, tra tanti primati su altre nazioni ha anche quello delle vie na- gabili interne. Quelle che abbiamo ora so- già più che sufficienti per occupare le v- canze di dieci anni almeno; e nel fratten- il Fascismo continua ad aprir nuove vie, nuove mete diverranno accessibili per v- acquea. È recente un nuovo stanziamen- di altri 280 milioni pei lavori delle vie navi- gabili.

⁂

Qui torna acconcia una parentesi. Parlia- mo solo di « vie navigabili » come se tan- lavori compiuti nei secoli scorsi e tutti i ci- clopici lavori presenti non avessero altro sco- po. E poichè noi deploriamo la quasi com- pleta assenza di naviganti, si potrebbe de- durre che tanto lavoro e tanti milioni si va- dano spendendo invano. Ricordiamo innanzi tutto che noi deploriamo l'assenza dei navi- ganti per diporto e non di quelli addetti ad

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
UNA TORRE DI VEDETTA LUNGO IL CANALE PORDELIO

ITINERARIO MOTONAUTICO TRA VENEZIA E TRIESTE, SVOLGENTESI PER I CINQUE SESTI PER PERCORSO LUNGO CANALI INTERNI.

industrie o commerci. Di questi, ve ne sono, e sempre più ve ne saranno a mano a mano che verranno completati i lavori di banchine, approdi, mezzi di carico e scarico, raccordi ecc., come ve ne sono stati nei secoli scorsi fin dall'epoca romana. Poi ricordiamo che i lavori di arginatura e le modifiche all'alveo dei fiumi, come lo scavo dei canali e la costruzione delle stazioni idrovore, chiuse, ecc. hanno lo scopo precipuo di difendere dalle inondazioni le terre coltivate ed al tempo stesso di apportarvi acqua nei periodi di arsura, mentre con nuovi canali e lavori annessi si vengono a trasformare in feraci terreni quelle che erano lagune o malsane paludi. È un'opera titanica, una battaglia che quotidianamente si combatte contro l'acqua, quando da amica si trasforma in nemica, da due eserciti dipendenti da due Stati Maggiori: il Circolo Superiore d'Ispezione per il Po ed il Magistrato alle Acque per la regione Veneta. Solo il turista nautico può comprenderla e seguirne le fasi, trovando poi in essa la parte più interessante del suo viaggio.

Molti tratti di fiumi e di canali scorrono ad un livello superiore a quello delle terre coltivate. Un argine che si rompa significa l'allagamento di vaste estensioni, danni enormi riparabili solo con tempo, lavoro e molto denaro. Sotto questo punto di vista, bonifiche e navigazione non vanno d'accordo, perchè il passaggio dei natanti agita le acque che vengono a battere ed a corrodere gli argini con moto tanto più violento quanto maggiore è la velocità. Ecco perchè sono prescritte velocità ridotte con un massimo di 20 chilometri all'ora lungo i canali con argini artificiali; ed ecco perchè il turista che noi vorremmo veder venire sulle nostre acque interne dovrebbe avere una mentalità ben diversa da quella che anima i partecipanti al « raid » Pavia-Venezia. La velocità nella navigazione interna non è solo dannosa per la erosione degli argini, ma è anche pericolosa per i barconi da trasporto che si usa caricare al massimo, contando appunto sul fatto che si naviga in acque sempre tranquille, in modo che il bordo della coperta al centro è quasi al pelo dell'acqua. In simili condizioni basta una sola ondata che si rovesci in coperta per far andare a fondo la barca. Se la navigazione su motoscafi dovesse diffondersi, come noi auguriamo, sulle nostre acque interne e se i conducenti di essi non si adattassero a viaggiare a velocità moderata rallentandola ancora nell'incrocio o nel sorpasso di tali barconi, questi dovrebbero diminuire il carico, ed il prezzo del trasporto verrebbe automaticamente ad essere aumentato, cosa che, trattandosi quasi sempre di merci povere, non sarebbe conveniente.

***

Quale è dunque effettivamente il campo di azione che si offre oggi al turista nautico italiano oltre i laghi, a tutti ben noti, e le acque costiere?

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
SI ENTRA NELLA NUOVA CONCA DI CAVALLINO.

In primo luogo il Po da Casal Monferrato al mare, per circa 500 chilometri; e poi il Ticino dal Lago Maggiore al Po (tra fiume e canali) per circa 85 km.; l'Adda da Lecco a Paderno e da Pizzighettone allo sbocco nel Po; l'Oglio da Pontevico alla confluenza (chilometri 67); il Mincio per due brevi tratti di complessivi 23 km. Poi 62 km. di canali lombardi, 90 di canali del Ferrarese, 183 per la linea che dal Po va a Venezia ed all'Isonzo, e finalmente oltre 800 (diciamo *ottocento*) chilometri di canali della regione veneta che toccano città, cittadine ed innumerevoli località minori dell'entroterra: Padova, Vicenza, Treviso, Pordenone, Portogruaro, Latisana, Cervignano, Rovigo, Mestre, Monselice, Este, Legnago, Adria, ecc. Non parliamo poi dei lavori in corso e di quelli in progetto, già approvati, e nemmeno dei canali navigabili della Toscana e del tratto navigabile del Tevere. Sono già oggi quasi duemila chilometri di fiumi e canali navigabili a disposizione del turista nautico; e nel dire navigabili, s'intende trattarsi — secondo la denominazione ufficiale — di corsi d'acqua accessibili, nei tratti di terza categoria (che è la minore) a scafi fino a 100 tonnellate. Le altre categorie vanno fino a 300 e fino a 500 tonnellate. Se poi uno vuole andare a spasso con una canoa che pesca dieci centimetri può arrivare.... fin dove trova i dieci centimetri d'acqua.

Sono dunque duemila chilometri di percorsi meravigliosi e non si farà certamente a tempo a conoscerli tutti che già saranno pronti nuovi e grandiosi itine[rari]. Chè, un giorno [...] in cui si potrà pa[ssare] da uno all'altro [dei] nostri grandi lag[hi] non sarà allora im[pa]parabile, ad esem[pio] una crociera da [...] sa o Pallanza fin[o a] Riva di Trento?

***

Intanto bisogna [es]ser davvero esige[nti] per non accontent[arsi] di quello che abb[ia]mo; e sarà sufficien[te] a dimostrarlo un breve cenno sullo svol[gi]mento della crociera Venezia-Trieste che h[a] dato origine a queste note, svoltasi nei gio[r]ni 31 marzo, 1 e 2 aprile.

Noi ci auguriamo che esso possa spinger[e] qualcuno a seguire l'esempio dato, special[-] mente per dimostrare alle Autorità ed alle po[-] polazioni della zona che con tanta affettuo[sa] e commossa simpatia accolsero i crocieristi che la loro opera di pionieri non è andata perduta. Sembrerà esagerato il parlar di pio[-] nieri in casa nostra: ma purtroppo è la paro[-] la adatta. Le accoglienze entusiastiche che abbiamo avuto, la curiosità delle popolazio[-] ni e le informazioni assunte ce lo confermano.

Per andare da Venezia a Trieste non si conosce che la ferrovia passante entro terra e che non vede il mare se non per poco dopo Monfalcone, o il battello che taglia direttamente senza toccare nessun punto della costa. C'è, in mezzo, una terza via meravigliosa e facile per chi non ha i minuti contati; ma nessuno la segue perchè tutti la ignorano. E che sia facilissima lo dimostriamo non col resoconto della crociera alla quale abbiamo partecipato (potendosi obiettare che, trattandosi di un avvenimento preparato si approfittava di tutti gli aiuti e previggenze disposti da Enti ed Autorità), ma col fatto che una signora, la baronessa Huetterot, dimorante nell'isola di Sant'Andrea di Rovigno (Poia), negli ultimi due anni per le sue frequenti gite a Venezia, ben otto volte con un piccolo motoscafo, col quale non sarebbe stato prudente seguire la via diretta del mare

aperto, risaliva la costa sino a Punta Sdobba alla foce dell'Isonzo e di là pei canali interni giungeva comodamente e sicuramente alla Serenissima.

Per chi voglia farne oggetto di gita turistica non v'è bisogno di essere motonauti e di possedere un motoscafo. Si può facilmente e con spesa non eccessiva noleggiarne uno a Venezia. Se si hanno due giorni disponibili si può, nel primo, recarsi a Grado con sosta a Caorle per la colazione; e nel secondo ritornare a Venezia. Un giorno in più può essere dedicato alla visita di Aquileia e di S. Maria di Barbana, mentre un quarto giorno potrebbe servire per una punta a Trieste col vaporino di servizio pubblico, oppure per visitare Redipuglia, Gorizia e la martoriatissima zona circostante.

L'anno venturo sarà compiuto il canale per Monfalcone e la gita potrà essere anche più completa ed interessante.

⁂

Partendo dalla Riva degli Schiavoni si va verso il Lido e si svolta poi a sinistra nel grande canale che si dirige verso il Porto di Lido, seguito dalle grandi navi che entrano od escono dalla laguna. Ma invece di uscire in mare aperto, noi proseguiamo pel canale di Tre Porti fino a quando una grande freccia inchiodata su un palo indica che dobbiamo svoltare a destra ed imboccare il canale di Pordelio. Diciamo subito che questo nome e quello di tutti gli altri canali, sia di quelli che seguiremo, sia di quelli che si distaccano a sinistra verso l'entroterra ed a destra verso il mare, figura dipinto su tabelle fissate su pali, tale e quale come se invece di canali si trattasse di strade terrestri cittadine.

I canali che seguiamo, e che di volta in volta nomineremo, non sempre rispondono all'idea precisa corrispondente alla parola [illegible] cioè ad un corso d'acqua nettamente delimitato da due rive od argini. Il più delle volte ci troviamo a navigare in ampi specchi d'acqua, veri laghi, dove il canale consiste nella zona invisibile, specie a marea alta, avente il fondale necessario per la navigazione dei grossi natanti. Il canale allora si deve individuare seguendo la linea dei pali o *briccole,* costituiti da uno, due o tre pali insieme infissi nella melma e dipinti superiormente in bianco, rosso o nero a seconda delle varie zone. Qui bisogna navigare tenendosi a qualche metro dai pali alla nostra destra. Di quando in quando un palo messo a sinistra indica la larghezza del canale navigabile.

Uno degli aspetti più interessanti di questa navigazione lagunare è dato appunto dai tratti in cui l'acqua si distende su ampie zone ed inviterebbe a navigare in tutti i sensi, mentre invece si deve seguire una via che talvolta è a zig-zag come una strada di montagna, seguendo le palificazioni che sembrano messe a capriccio. Altro interesse viene dal gioco delle maree che si fa fortemente sentire in questi canali prossimi al mare ed esse vi generano costantemente correnti ora in un senso ora in un altro, correnti spesso molto sensibili che ritardano o accelerano la velocità dell'imbarcazione. Le palificazioni indicano il canale che è sempre navigabile con almeno tre metri di fondale a marea bassa: ed è naturale pertanto che quando la marea è alta o quando lo scafo ha scarso pescaggio (un normale motoscafo non pesca più di mezzo metro) anche le zone al di fuori della palificazione possano essere navigabili. Ma solo i marinai e pescatori delle sin-

(fot. R. degli Uberti, Milano)

LE CAPANNE DEI PESCATORI NELLA LAGUNA DI GRADO.

(fot. R. degli Uberti, Milano)
CAORLE - CAMPANILE E CHIESA MONUMENTALE DEL 1100.

samento sul rustico piazzale dinanzi la

Segue lo stretto e tortuoso canale C
no che, dopo poco più di due chilome
duce alla nuova conca di Cavallino, la
che incontriamo nel nostro percorso e
che troveremo chiusa per una differenz
vello di una ventina di centimetri del
con le acque del Sile, che qui si avvia a
care nel mare nel porto di Piave Vecch
quale vediamo il caratteristico Faro a
sce bianche e nere orizzontali. Noi ris
a sinistra il tortuoso alveo del Sile, dett
che Piave vecchio, e dopo circa 9 chilo
siamo a *Jesolo*, antico nome riesumat
Cava Zuccherina. Sull'argine a destra,
prima di giungere all'abitato, un cartell
dica il vicino *Cimitero di Ca' Gamba* ov
posano le spoglie dei marinai del Reggim
Fucilieri di San Marco morti in quell'an
passione trascorso tra Caporetto e Vittorio
neto. Qui ora vediamo bene ordinati ca
e terre bonificate, ponti girevoli, conche
strade; erano allora paludi, canneti ed
quitrini ove appena i ranocchi avrebbero
tuto vivere. Ma qui i nostri marinai sepp
tenere in iscacco il protervo nemico; e l'a
miraglio austriaco, ben al sicuro dietro le
linee, in una villa dipinta di rosso che v
dremo proseguendo nel nostro viaggio, atte
invano con tutto il suo Stato Maggiore e
ordini di servizio pronti, che essi cedesse
per andar subito ad assumere il comando de
la Piazza di Venezia.... E nel cimitero di Ca
Gamba venne sepolto il tenente di Vascell
Andrea Bafile, comandante del Battaglion
marinai Arditi « Caorle », medaglia d'oro

gole località sono in grado di conoscere ora per ora le variazioni di livello e pertanto il turista, anche se dispone di uno scafo che pesca venti centimetri deve seguire strettamente la segnalazione dei pali come se pescasse tre metri.

Lungo il Pordelio, sugli argini, si vedono prima ville e villette, quasi un sobborgo veneziano, poi si diradano e non si vedono più che distese lagunari o ampie zone di terreni coltivati, frutto di bonifiche. La prima località abitata che si incontra, a 20 km. dalla partenza è Cavallino, che [illegible]

(fot. R. degli Uberti, Milano)
COME SI GIUNGE ORA A GRADO DALL'ESTREMITÀ DELLA DIGA.

GRADO - I BRAGOZZI IN LAGUNA.

Un rettilineo di 7 Km., il canale Cavetta, porta tra alti argini alla grande conca di *Cortellazzo* per passare nell'alveo maestoso del Piave nuovo che con una larga curva a destra va a sfociare in mare nel Porto di Cortellazzo, dinanzi al quale il 16 novembre 1917 due MAS al comando di Costanzo Ciano misero in fuga le corazzate austriache «Wien» e « Budapest » che scortate da undici navi minori erano venute a bombardare le indomabili batterie dei nostri marinai costituenti il più grave ostacolo per gli austriaci che volevano avanzare nel basso Piave.

Noi risaliamo il Piave « sacro alla Patria » per circa ottocento metri ed entriamo a destra nell'altra grande conca di *Revedoli*, dalla quale si passa nel canale omonimo e da questo nel Largon fino all'alveo incanalato del fiume Livenza (che a sinistra si può risalire fino a Pordenone) e poi del canale Veroggio si giunge a *Caorle*, il porto della romana *Concordia Sagittaria* distrutta da Attila. Siamo a 55 Km. da Venezia, a metà strada per Grado e l'ottimo albergo Petronio eretto lungo la pittoresca diga che difende l'abitato dal mare aperto, è pronto ad accoglierci.

Ripercorrendo il breve tronco cieco di canale-porto, svoltiamo a destra nel canale Saetta, poi, dopo la chiusa di Palangon, nel canale dello stesso nome fino allo sbocco del fiume Lémene, passando poi subito nel canale Nicesolo in un larghissimo specchio d'acqua, in cui il canale è segnalato da palificazione a destra. Si entra poi nelle terre della Bonifica Alberoni seguendo tortuosi canali fino al porto di *Baseleghe,* ove per breve tratto si fiancheggia il mare aperto. Indi nel canale di Lugugnana, mentre ampie pinete ci dividono dal mare, fino alla conca di Bevazzana che immette nel fiume Tagliamento anch'esso dal corso imponente a larghe curve. Lo si risale per circa un chilometro, e per la conca di Bevazzana di sopra e il canale di Levato attraverso la bonifica Pantani si entra nella laguna di Marano, ove la navigazione diventa ancora più interessante per l'individuazione — nell'ampia distesa — del canale navigabile. Ma le segnalazioni non permettono di sbagliare a chi viaggia a moderata velocità; mentre chi corre troppo, specie su scafi piccoli e bassi sul pelo dell'acqua, può perdere facilmente l'allineamento delle briccole e andare a finire in secca o prendere altri canali che si dirigono verso l'interno o verso il mare. A destra è il porto di Lignano e sul litorale con una bella pineta è la *Marina di Lignano,* frazione di Latisana,

stazione balneare di notevole importanza con una decina di alberghi, pensioni e varie villette.

Tutta a zig-zag è la navigazione tra la laguna di Marano e quella di Grado. La palificazione, ora, si deve tenere a sinistra e si ritorna a vedere il mare aperto a *Porto Buso* all'inizio della laguna di Grado. Porto Buso fu sovente all'ordine del giorno durante la grande Guerra. Arturo Ciano sullo «Zeffiro» il 24 Maggio 1915 ne fece prigioniera tutta la guarnigione e Nazario Sauro vi dirigeva i lavori di una ostruzione.

Una linea bianca si profila all'orizzonte, bassissima sull'acqua. E' Grado, ed alla sua sinistra, entro terra, si distingue l'alto campanile di Aquileia. Si gira e si rigira tra la laguna, ora seguendo gli invisibili fondali ora fiancheggiando brevi cordoni di pochi centimetri elevati sulle acque o microscopiche isolette sulle quali si ergono, isolate od a gruppi di due o tre le capanne di paglia dei pescatori, ove su pochi metri quadrati di fango indurito vivono intere famiglie.

Un cartello fisso su alcuni pali ed una palificazione che si dirama sulla sinistra indicano il canale per Aquileia e Cervignano mentre noi volgiamo a sinistra seguendo la capricciosa linea delle « bricole », che ora si avvicina ed ora si allontana da *Grado;* questa finalmente si delinea netta, mentre a sinistra si protende la diga con la strada lunga km. 4,500, fiancheggiata da un canale per le comunicazioni con la stazione di Belvedere ove termina il breve tronco ferroviario proveniente da Cervignano.

Il nostro arrivo avviene dal lato della città vecchia. Attraversiamo il canale interno e veniamo ad ormeggiarci nel porto, pieno di variopinti bragozzi.

Da Grado proseguiamo lungo il canale dell'Uomo Morto passando dinanzi all'isola di S Maria di Barbana, dal suggestivo santuario che sorge bianco dalle acque ed al quale da otto secoli accorrono due volte all'anno le genti delle lagune e del Friuli prendendo parte ad una pittoresca processione sulle barche, detta la festa del *Perdon de Barban*.

Circa un chilometro più innanzi si potrebbe svoltare a destra nel canale di Primiero ed uscire in mare aperto per la Bocca [illegible] miero; proseguiamo invece pel canale [illegible] Cucchini lasciando a sinistra *Isola M*[illegible] Ancora un tratto del canale Isonzato, e [illegible] tra nell'Isonzo a circa un km. dalla ba[illegible] Punta Sdobba dalla quale, dopo 21 K[illegible] Grado si esce in mare aperto. Su quella [illegible] ta, fino ai tristi giorni di Caporetto i [illegible] marinai fecero abbaiare contro Duino e [illegible] falcone un pezzo d'artiglieria, che chiama[illegible] appunto il *cane*, e che invano i nemici ce[illegible] rono di far tacere. E durante la ritirata i [illegible] rinai non vollero abbandonarlo, ma con s[illegible] inauditi lo portarono in salvo.

La barra di Punta Sdobba, segnalata [illegible] uscendo — da pali rossi a sinistra e ne[illegible] diritta, dovrebbe aver 80 centimetri di fo[illegible] quando è al comune livello del mare, [illegible] nostri motoscafi pur pescando molto m[illegible] può darsi che si trovino in qualche diffic[illegible] tà e debbano superarla a forza di remi. [illegible] quando sarà compiuto il canale di Mon[illegible] cone, l'uscita in mare sarà, anche da que[illegible] parte, facile ai grossi natanti.

Superata la barra, ed essendo discrete [illegible] condizioni del mare, i motoscafi possono [illegible] rigersi verso il bianco castello di Mirama[illegible] e poi lungo la costa di Barcola dominata d[illegible] candido Faro della Vittoria che « *splende* [illegible] *ricorda i caduti sul mare* ». Per l'imboccatu[illegible] ra Nord Ovest del porto nuovo Trieste [illegible] raggiunta. Essendo possibile che qualcuno d[illegible] canali interni non sia aperto al transito d[illegible] tutti o di determinati tipi di natanti e che [illegible] debba deviare per qualche tratto in altri ca-nali, prima di partire sarà bene recarsi al Magistrato delle Acque a Venezia per chiedere informazioni e consigli indicando il genere di imbarcazione che si vuole adoperare. La estrema cortesia di quei funzionari darà il miglior contributo alla riuscita della gita.

Noi ci auguriamo che assai siano i turisti che dopo aver consumato molto asfalto delle meravigliose vie terrestri che il Fascismo ci ha date, vorranno provare nuove gioie sulle non meno meravigliose vie acquee di cui l'Italia di Mussolini è già ricca e su quelle altre che di giorno in giorno si vanno ultimando.

ROBERTO DEGLI UBERTI

(fot. M. Planinschek)

CASTIGLIONE OLONA E I BEI COLLI CIRCOSTANTI.

UN CARDINALE E UN PAESE
(CASTIGLIONE OLONA)

STEMMA DEI CASTIGLIONI SOTTO IL PORTICATO DEL PALAZZO.

Alto e sottile nel morbido drappeggio del manto, il viso pallido, affilato, aristocratico, in cui traspare insieme l'impronta severa dell'asceta e quella pensosa e dolce dell'umanista, rivedo la figura del cardinale Branda Castiglioni nel ritratto che lo presenta seduto e nella scultura che lo ritrae genuflesso, e mi rammarico di non poterlo contemplare anche diritto in piedi, signorilmente dominatore com'egli doveva essere ai suoi bei giorni; ma di quei due atteggiamenti m'appago, poichè me lo mostrano pure quale dovette apparire per gran parte della sua lunga vita, alternantesi fra lo studio e la preghiera. Ed anche lo penso disteso nell'infinito sonno, nella pace intangibile dell'avello marmoreo, che lo custodisce e lo sorregge, solo, isolato, nell'abside del tempio ch'egli sostituì alla rocca per cancellarne l'orgogliosa protervia con un atto di cristiana pietà.

Dorme lassù da cinque secoli, il pensoso vegliardo, entro la tomba che lo accolse a novantatrè anni, nel paese in cui era nato e in cui volle morire, rassegnato e sereno nella sua saggezza. Dal 1350 al 1443: fu ampia la sosta terrena, a cavallo di due secoli, in un medioevo ch'egli certo presentì presso al termine, divinando col cuore e precorrendo con le opere la nuova età. In lui l'uomo di religione si fuse col diplomatico, conducendolo ad

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
ASPETTI MEDIEVALI DI UNA VIA DI CASTIGLIONE.

esercitare il suo duplice ministero anche fuori d'Italia, in Germania e in Ungheria, e allargando così il mondo della sua conoscenza, il respiro del suo intelletto, l'orbita della sua cultura. E l'erede d'una prosapia guerriera, pur cresciuto in un'epoca ferrigna, seppe trasmutarsi nell'antesignano d'un consorzio meno feroce, d'una società più mite e d'un vivere gentile. Conte per nascita, principe per merito, fu veramente nobile per l'elevatezza dello spirito, per il gusto dell'arte, per l'amore delle cose belle, di cui pervenne a circondarsi con un mecenatismo intelligente, spronato e sostenuto da un'ambizione degna e da una tenerezza calda ed attiva verso il borgo nativo.

Egli dorme lassù da cinquecent'anni, ma il ricordo di lui non è caduto in polvere e la sua opera ha resistito al tempo. Disparvero nel nulla i manieri che coronavano i poggi d'intorno, come li ritrasse per lui Masolino [illegible] nell'affresco della casa avita; [illegible] all'ombra del poggio su cui pure si ergeva il castello ch'egli volle distru[ggere] Castiglione Olona è tuttora in[tatto] di ed è rimasta in parte quale [egli] la compose, e tutto ancora [parla] di lui e rivela i segni della sua [...] sita fatica e conserva le tracce [del] suo tempo che è tanto lontan[o e] sembra di ieri.

Sì, questo è ancora il paese [del] Quattrocento, questo è ancora [il] paese del magnifico cardinale.

⁂

Chi non disponga d'un prop[rio] mezzo di trasporto può affidarsi [al]le ferrovie, precisamente alle Ferro[]vie Nord-Milano, le quali condu[co]no a Castiglione Olona anche co[n] una linea diretta. Ma consiglier[ei] il turista a valersi piuttosto del[la] linea indiretta: quella, cioè, ch[e] mena a Varese passando per Vene[]gono Superiore. È lì che bisogna la[]sciare il treno e affrontare un tra[]gitto di due chilometri, da misura[]re a piedi. Ma che son mai due chilometri per qualunque modesto camminatore? Una passeggiata da signorine, tanto più facile quando essa è allettevole per l'amenità della strada e del paesaggio, come appunto avviene in questo caso, così che proprio perciò mi sembra preferibile andare a Castiglione da quella parte.

Venegono lo si vede sì e no. Non per nulla lo chiamano Superiore. Perchè (almeno nella sua parte più bella) è cacciato sopra un costone di queste vaghe Prealpi onduleggianti. E del resto non occorre affatto saggiarne l'erta per farne la conoscenza. Ci si contenta di sbirciare l'avanguardia delle graziose ville allineate al piano, dietro la stazione, poichè subito bisogna volgere dal lato opposto, traversando la strada ferrata per infilare una strada campagnuola che non potrebbe essere più gradevole, anche con quel suo lieve saliscendi che giova a riposar la gamba e a render facile la gita, mentre il sole vi batte a tratti, come per avvicendare la vampa e l'ombra.

Basta dire che, preso l'avvio allo scoperto, questa strada giudiziosa e compiacente s'immerge nel folto d'una boscaglia di robinie, densa e serrata così da arieggiare una vergine

(fot. G. Galimberti, Milano)

UN'INTERESSANTE CASA MEDIEVALE A CASTIGLIONE OLONA.

selva, ove n[illegible] fossero gli esili sentieri che tortuosamente [illegible] solcano e vi si perdono e paiono un invit[illegible] mistero della solitudine e alla delizia dell[illegible] calmante frescura. È davvero una strada da cavallini pigri e da viandanti sognatori, questa che offre l'insolita grazia dei recessi agresti e sembra portarci fuori dal convulso mondo dei frenetici motori. Essi

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
PORTICO DI UNA CASA GIÀ SIGNORILE DI CASTIGLIONE.

rombano più innanzi, dove la provinciale varesina taglia quella stradetta da fiaba con un nero rettilineo incatramato e lucente, sul quale saettano le automobili.

Ma ecco che di là dal bivio torna la quiete, vegliata dai sacri guardiani: una chiesa e una cappella. Vecchia, la chiesa, dedicata a San Nicola da Tolentino; ma degnatela d'uno sguardo, che se lo merita, non fosse altro per le due meridiane, tracciate nel 1756 sulle sue mura decrepite da un ignoto F. L. da Montegrino a cui si debbono fors'anche le sorprendenti parole che commentano i disegni. Sulla meridiana della facciata, sotto il motto « *Ad sonum campanae* » illustrato dalla figuretta d'una campanella d'oro, esse dicono: « Questo ferro - Fatal che l'Hor' adita - A noi col l'ombra - Sol toglie la vita ». Sull'altra meridiana, che spicca sul fianco della chiesa, si legge invece: « Se il sol in me risplende o pasagiero - Vàrdami che vedrai s'io dico il vero ».

Di fronte alla chiesa, an
aperta al culto, sta la cappella
mai abbandonata e assai più
chia, poichè i consunti affre
che s' intravedono oltre il can
lo di legno che la sbarra, risalg
al Quattrocento; epperò non do
vano essere del tutto privi di
rito, anche a giudicarne da
leggiadra figurina vagamente b
ticelliana di giovinetta orante,
masta per uno strano caso su di
pilastro del piccolo portico.

Di qui, tra questi due asili
devozione, passava un tempo
strada varesina, quando i veic
non avevano la fretta d'oggi e
viaggiatori per certo si facevano
segno di croce e magari si ferm
vano a dire un *pater* o un'*ave* p
propiziarsi la sicurezza del camm
no. Noi, che pure ci siam fermat
proseguiamo per un viale che
snoda tra file di ville moderne
di botteghe e campi di granturc
e lascia scorgere laggiù al basso
contro lo sfondo d'una spalliera d
colline, i tetti e le torri di Casti
glione Olona.

(*fot. Brogi*)
IL MAGNIFICO PORTALE SCOLPITO DI UNA DELLE CASE DEI CASTIGLIONI.

(fot. G. Galimberti, Milano)
L'OLONA E LA SUA PITTORESCA CHIUSA PRESSO CASTIGLIONE.

Ad una svolta, altro guardiano mistico sta il camposanto, cui si accede per il largo Viale della Rimembranza, dove spicca fra gli altri che si allineano entro il recinto, (mesto per definizione ma colorito d'aiuole e di fiori e coronato da una cappella trecentesca, dinanzi alla quale biancheggia la lapide dei numerosi castiglionesi Caduti in guerra) il mausoleo della nobildonna Giuseppina Borgazzi. Forse non è un termine di confronto da invocare, ma mi sembra che questo cimitero così ben tenuto sia già un indizio della gentilezza del paese.

Il quale comincia a far capolino dopo un' altra svolta, allorchè la strada scende decisa rasentando una bella villa signorile e una bizzarra Cascina Lucia dalle pareti affrescate e con una curiosa appendice di sapor trecentesco, una specie di vedetta con le finestrelle ogivali e la scaletta esterna, su cui, in luogo delle pacifiche contadine, si penserebbe di dover vedere gli armigeri di guardia con le picche o le alabarde.

Singolari avamposti, questi, che ci preparano molto bene alle singolarità del borgo.

(fot. G. Laeng)
LA LOGGETTA FAVORITA DEL CARDINALE.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
IL PORTICATO DEL PALAZZO DEL CARDINALE.

***

Non fatevi fuorviare dalla strada che monta sulla sinistra, guidando a quel palazzone maestoso che di là comanda sul poggio, chiaro e superbo nella cornice del suo parco. Di certo è il successore rimpannucciato d'uno di quei tali castelli che dicevamo, ed è cosa che vuol rispetto, e magari varrebbe una visita particolare. Ma come non siamo qui per quello, è alla destra che dobbiam tenerci, dove la strada scoscende più che mai desiosa di profondità, e, lambita una fila di case d'aspetto comune, fa un inchino di saluto per introdursi in paese da un arco guarnito di merli più o meno vetusti, i quali però servono assai bene a dare a quest'entrata un che di teatrale, che del resto s'intona all'ambiente.

Da questo punto è un trapassar di secoli, e noi balziamo, con un bel salto indietro, in pieno medioevo. È vero: le botteghe, le insegne [illegible] costrutture [illegible], lo stesso nome della strada che ti- titola, se ben ricordo, a Umbe- tutto ciò è moderno, anzi con- poraneo; ma il medioevo al- nell'aria che si respira, nel co- e nelle sagome di queste case e massicce e coi tetti sporgenti, le frescature di qualche facciata taluni portali, nei cortili e n- anditi ove s'indovina il sovrap- si, il combinarsi, l'adattarsi d- che e di stili; e sopra tutto n- stemmi, o, meglio, in uno stem- che qui predomina da padron- salta fuori da ogni parte come monito: lo stemma del grande C- dinale: il leone rampante che regge un castello. È come la fi- dei Castiglioni, e noi ci accorgia- in breve che questo borgo che p- ta il loro nome è un po' ancora loro feudo e vive nel culto, se n- nella soggezione, dell'antica s- gnoria.

Eccolo qui il blasone, scolpito pietra viva, su una casa a dritt- eccolo più innanzi sul portale d'u- na casa a sinistra: un portale stu- pendo per l'affresco di carattere sa- cro — la scena dell'« Annunciazio- ne » — che lo decora (e ancor s'in- travede nei lucenti colori che dàn- no l'idea d'un mosaico), per il fregio d'u- na palma istoriata che corre sotto l'arco per un elegantissimo fregio in bianco e ne- ro che lo adorna. Delicato lavoro della pri- ma metà del Quattrocento. E del Quattro- cento è, lì accanto, un cortile con un leggia- dro ballatoio e una fiancata in cotto con tr- grandi finestre ogivali finemente decorate il segno di cinque arconi sottoposti e mura- ti per dar ricetto all'officina d'un fabbro che sveglia strepiti metallici là dove forse scalpi- tavano i cavalli dei nobili padroni. Intorno il severo cortile è diventato un cortilaccio, a cui s'affacciano scalette di casupole e usci di catapecchie.

No, è inutile: per Castiglione si dovrebbe e si potrebbe scrivere una guida, minuta e pa- ziente, indugiando di strada in strada non solo, ma di casa in casa, di porta in porta, e se ne caverebbe un volume nutrito di noti- zie e fitto di particolari interessanti. Non so nemmeno se un tal lavoro sia già stato fatto.

ma ad ogni modo non mi sento certo di farlo io su queste pagine e senz'altro mi rimetto in marcia, giù per quella medesima stradetta che s'assottiglia per inabissarsi fra due alte scarpate procombenti, una coperta d'erba, l'altra d'arbusti e di sassi, in una struttura inconfondibile da bastione. Non v'è dubbio, è questa la muraglia che serrava la vecchia rocca, e qui dove una solitaria colonnetta ottagonale regge un crocefisso al riparo d'una piccola tettoia, qui si stagliava il fossato e cigolava nel travaglio delle catene il ponte levatoio sotto la porta della cittadella.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
L'IMPONENTE CAMINO NEL SALONE DEL PALAZZO DEL CARDINALE.

Tutto è scomparso, e nel silenzio canta con cupa voce l'Olona, che giù, al fondo della valletta, ai piedi di questo poggio, fa un salto di sghembo e croscia con una cortina d'acqua fuggente, mentre appena un poco a monte si tiene in una calma sorniona, allargandosi in uno specchio pigro e quasi stagnante, tra quiete sponde alberate. Un ponte a tre luci scavalca il fiume, e di là l'altro fianco dell'angusta valle strapiomba così che il monte par trattenuto — e forse lo è — da una serie di robusti muraglioni.

Dolce e riposante è questo scenario fluviale, a cui guardano vecchissime case sulla riva e un'ala di merlato maniero che dal lato di Castiglione sembra drizzarsi come un fondale da teatro, per riprodurre il quadro del fiero tempo in cui « i cavalieri erano prodi ». E noi, pedoni, torniamo indietro lenti meditando, per rimontar l'erta ormai sgombra di armati e rientrar nel borgo pacificato.

***

La Casa dei Castiglioni è nel cuore del paese e guarda sulla piazza, di sopra a un muro tappezzato d'edera, da una loggetta e da una finestra che furono specialmente care al Cardinale. Si stagliano esse a un'estremità dell'edificio, che sta piantato, quadro, poderoso, austero, in una delle tre strade che fan capo alla piazza. Costruzione solida, ma sobria, nelle cui linee semplici e pure appaiono testimonianze di rifacimenti, come nei superstiti segni degli archi, quali interi e quali frazionati, dei balconi in cotto che si aprivano sulla facciata prima che li sostituissero le finestre attuali. Archi del Quattrocento. Ma il palazzo doveva esistere, e con notevoli ricchezze architettoniche, anche prima di quel tempo, se si osservano certe parti dell'interno, taluni capitelli deposti al margine del giardino e sopra tutto i capitelli dugenteschi — uno dei quali mirabilmente lavorato — che son venuti a trovarsi a fior d'un pavimento sopraggiunto a dimezzare quella ch'era forse una cappella, contigua a una specie di torre entro cui serpeggiava una scaletta più o meno segreta, ora logora e fuori d'uso, che offriva un accesso o un'uscita secondaria ai quartieri padronali.

Si capisce che la magione degli avi era anteriore al cardinale che rese meglio illustre la famiglia; e come egli s'adoprò a restaurarla secondo il gusto proprio e del proprio tempo, così vi si esercitarono i suoi successori, i qua-

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

L'ARCA FUNERARIA DEL CONTE GUIDO CASTIGLIONI (FINE DEL '400, BOTTEGA DELL'AMADEO) NELLA CHIESA DI VILLA.

li ebbero peraltro la commendevole discrezione di rispettare l'insigne retaggio, loro legato da lui con tanto decoro del nome e con tanto prestigio del patrimonio comune.

Ma noi eravamo tuttora sulla via, dinanzi al portone, e non dobbiamo dimenticare per l'appunto, prima di varcar la soglia, di sollevar lo sguardo sull'arco del portale, per ammirar la grazia delle palme scolpite che vi perpetuano una delle imprese dei Castiglioni. È veramente il portone d'una vecchia e nobile casata, e ancora lo fiancheggiano, secondo l'usanza antica, le panche di pietra per la libera sosta sulla strada. Cupo è l'andito, nè certo vale a rischiararlo la pendula lanterna; ma la luce è però bastevole a lasciar vedere la vòlta a velette che lo domina dalla seconda metà del Quattrocento, ossia giusto dall'epoca del Cardinale.

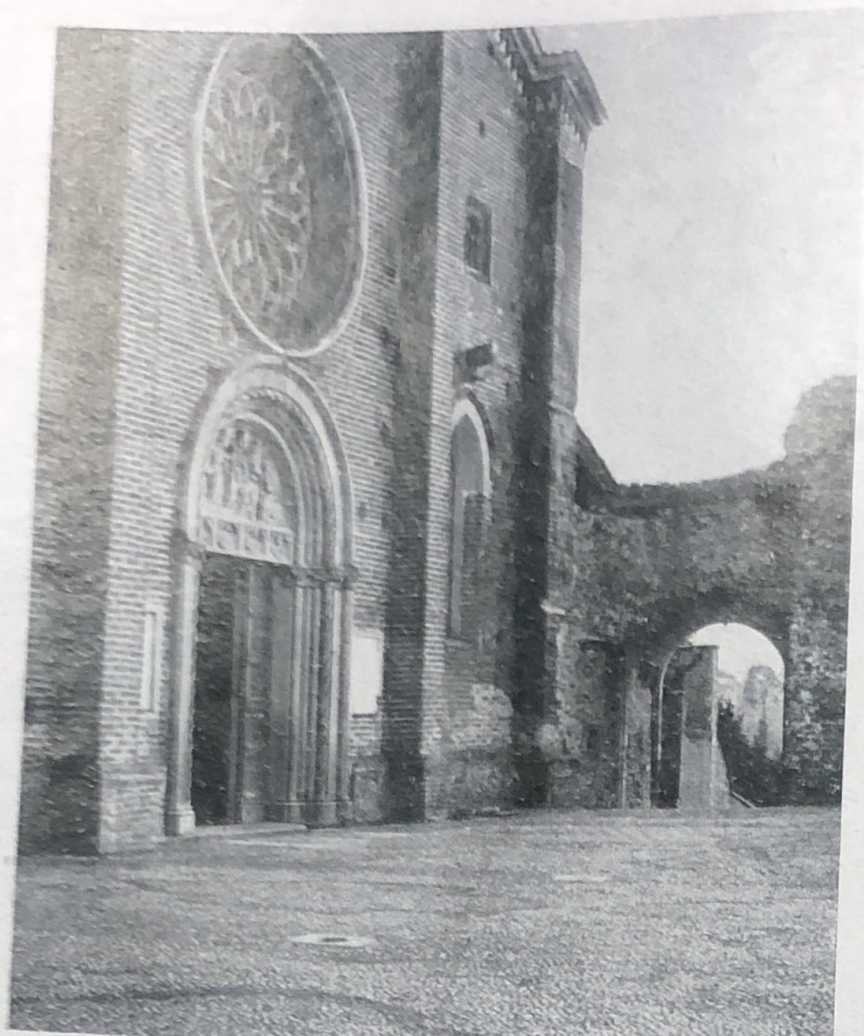
L'arcone inquadra con pronta efficacia lo sfondo vivo, luminoso e verde della corte e del giardino che si leva per successive terrazze sul fronteggiante pendio, dinanzi a un vasto portico che sotto il scuro soffitto a travi concilia l'ombroso respiro della casa. Una magnifica vasca da bagno, un gentil busto di donna, lo stemma di famiglia: marmi e pietre onuste di secoli, reliquie del passato, accanto alle quali contrastano gli attributi del presente: i tavolini e le sedie di vimini. Perchè la stirpe dei Castiglioni è viva e vegeta sotto lo scettro mite e cortese del conte Branda, l'attuale capo della famiglia, la quale abita tuttora, se pur saltuariamente, la patrizia dimora, studiandosi di contemperare la venerazione che le è dovuta con le esigenze moderne, che certo non si trovano nel miglior agio in un ambiente nobilissimo fin che si vuole, ma ormai troppo lontano dalle necessità del nostro tempo.

Basti accennare che per la cucina fu mestieri adattare alla meglio uno stanzone terreno ch'era probabilmente la sede del corpo di guardia. No, non è facile vivere nei monumenti, e questo è senza dubbio un monumento in ogni senso, anche in questo portico e in quella caratteristica balconata trecentesca che porge tanta leggiadria all'ala destra. È da quella parte la conservata residenza del Cardinale, a cui si ascende passando dall'amabile loggetta, ora chiusa da vetrate, che prospetta verso la piazza cogliendone una seducente visione.

Son quattro, fra camere e sale, tutte col soffitto di lucido legno scuro, a grosse travature e a regolari scomparti. Un vestibolo con cassapanche ed armature conduce ad un salone dominato da un imponente camino che si piglia da solo tutta una parete. Sulle altre, rischiarate dai finestroni ogivali, si schierano spiccando con le cornici d'oro sul fondo rosso i ritratti dei Castiglioni, guerrieri rivestiti di maglie e di corazze, gentiluomini col robone e il giustacuore, tra i quali la figura del Cardinale si distacca, pallida, chiara e serena, con un suo splendore suggestivo. E sotto il savio e placido antenato, tutto assorto nell'opera religiosa e civile, un nipote travolto dalla guerra più tremenda che si sia mai combattuta nel

(*fot. G. Colombi, Milano*)

L'ELEGANTE CHIESA DI VILLA, O DEL CORPO DI CRISTO, FATTA ERIGERE DAL CARDINALE BRANDA CASTIGLIONI, ARIEGGIANTE LA CAPPELLA DE' PAZZI DEL BRUNELLESCHI IN S. CROCE A FIRENZE.

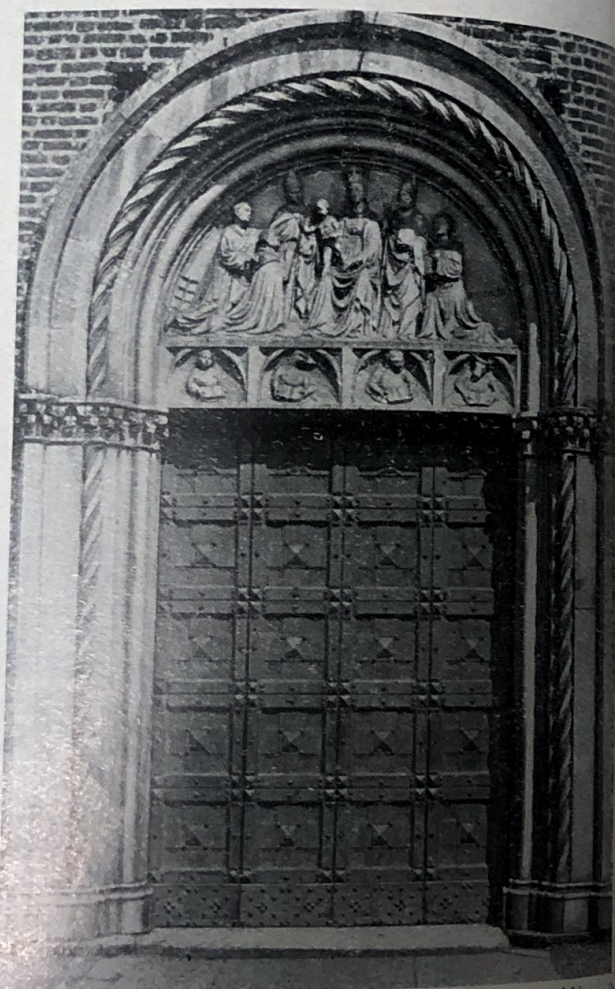
mondo: il conte ingegner Ludovico Castiglioni, capitano e pilota aviatore, decorato di medaglia d'argento, caduto nel novembre 1917. Il pennello del pittore lo ritrasse, gio-

(fot. G. Fassi)
LA VECCHIA PORTA DI ACCESSO AL CASTELLO E LA FACCIATA DELLA COLLEGIATA ERETTA SULL'AREA DI QUEST'ULTIMO.

vane qual'era, nella severa divisa grigioverde, tanto dissimile dai sontuosi paludamenti degli avi che lo circondano. Ma il cuore era pari, nell'ardimento e nella fede, tramandando attraverso i secoli le fiere tradizioni della nobile famiglia.

Dall'altra parte il vestibolo immette nella camera da letto del Cardinale, che dietro la loggetta s'illumina da un finestrone ogivale, a vetri gialli e rossi, rischiarando il pavimento a terrazzo, le pareti dipinte d'alberi, putti e fregi sul fondo rosso, i sedili di pietra e il gran letto con le alte colonne di legno scolpito e il materasso rivestito di damasco rosso. Il colore cardinalizio imperava ovunque, fors'anche nell'attigua camera dalle finestre a mezz'aria, piena di libri, che — chissà — era pure il rifugio tranquillo dello studioso porporato. Ma ivi una parete, invece d'un colore solo e così vivo e sanguigno, ne offriva parecchi teneramente commisti nella ingenua raffigurazione del paesaggio castiglionese: quello che l'arte di Masolino seppe fissare con una sapienza che ha sfidato i secoli.

Doveva esser dolce star[...] quella pace contemplando que[...] norama consolatore. Sì, Sua E[...] nenza sapeva vivere.

***

Egli però non pensava solta[...] a sè; e prima che ad altri pens[...] com'è naturale, al parentado, a[...] provvide, di fronte alla prop[...] una degna dimora oggimai vilip[...] dal tempo e dagli uomini, salvo [...] tuttora mirabile portale e un [...] nell'andito ove sussistono il cons[...] to stemma leonino e un artistico [...] pitello. Anche le finestre in co[...] conservano un decoro esteriore [...] questa casa che dentro è una ro[...] na, ma vuol dire che chi trans[...] non vi penetra e s'accontenta [...] tono dignitoso della contrada, d[...] ve perfino una trattoria sembra a[...] ludere al blasone degli antichi s[...] gnori, intitolandosi al « Vecchio leone » e ostentando per l'appunt[...]

(fot. Alinari)
[I]L BEL PORTALE LOMBARDO VENEZIANO (1428) DELLA COLLEGIATA.

(fot. G. Brogi)

STORIE DELLA VITA DI ERODE: A SINISTRA, IL BANCHETTO DI ERODE; A DESTRA, LA CONSEGNA DELLA TESTA DEL BATTISTA A ERODIADE; IN ALTO, LA SEPOLTURA DEL BATTISTA. - AFFRESCO DI MASOLINO NEL BATTISTERO.

il proprio stemma anch'essa, con un leone scolpito sopra l'insegna.

Nè la strada ha solo questo di singolare. Dove termina la Casa dei Castiglioni, essa si piega in un angiporto in cui campeggia sul muro di fondo un grande e pregevole affresco del Valtorta, che vi ha dipinto, tra nuvole bianche e cieli azzurri, un lembo del Paradiso dominato dall'immagine del Sommo Creatore. Ebbene, sull'angolo, con la data del 1477 spicca l'immancabile stemma in pietra viva del rampante leone castiglionese, sotto il quale si legge l'incredibile scritta: « Piazzetta del Padre Eterno »!

La strada scende giù giù tra case centenarie, correndo nel solco inciso ai piedi dello sperone su cui fu costruito il paese vegliato dalla rocca che un giorno lo signoreggiava. Nè il cardinale Branda, che volle smantellarla per erigere al suo posto la Chiesa Collegiale, giunse a distruggerla del tutto, e le case che verso di essa salendo si arrampicano sulla china, non impediscono di vedere che, a tergo del tempio rosseggiante lassù, è ancora in piedi una fronte del Castello con le vestigia delle due torri angolari, e che anzi l'abside, il campanile e il Battistero vi sono compenetrati, così che un sentor guerriero ne promana tuttavia, per quel vincolo indissolubile, per quella fatale continuità che governa le vicende degli uomini e delle cose.

Ma per salire alla basilica è meglio infilar la strada che dalla piazza segue per così dire la cresta dello sperone, passando dinanzi alla chiesa detta di Villa o del Corpo di Cristo, ove pur mette conto di soffermarsi. Rilevata sui gradini del sagrato, a cui sembra montar la sentinella un povero santo mutilato e consunto, sul limitare dell'area sacra e del mondo profano, altri due guardiani ne custodiscono la soglia: due giganti, Sant'Antonio Abate e San Cristoforo. Bello è il portale della facciata e squisita la decorazione sulla porticina che s'apre sul fianco della chiesa, là dove, bianca tra il bianco, opportunamente armonizzando con la eletta semplicità della pa-

(*fot. Brogi*)

SAN GIOVANNI RIMPROVERA ERODE · AFFRESCO DI MASOLINO NEL BATTISTERO.

rete « vive perenne nella restaurata bellezza di questo monumento quattrocentesco la sacra memoria dei nostri prodi caduti per l'Italia ».

Dentro, nella luce piovente dalla cupola, brillano i delicati affreschi della piccola abside, le figure dei Dottori e quelle d'un trittico (difeso da un'artistica cancellata) in cui la Vergine sta fra San Rocco e San Sebastiano, i capitelli d'altre statue e i marmi del sepolcro dedicato al conte Guido Castiglioni, per citare sommariamente le bellezze di que-

(fot. Brogi)

LA TESTA DEL BATTISTA VIENE RECATA AD ERODIADE - AFFRESCO DI MASOLINO NEL BATTISTERO.

sto tempio *sui generis*, fatto costruire dal cardinale Branda con l'ispirazione e la imitazione delle opere fiorentine compiute dal Brunelleschi in Santa Croce e in San Lorenzo, mentre alcuni particolari ricordano Santa Maria del Paese ed anche il Palazzo Ducale veneziano.

Poco innanzi, sulla strada in lieve ascesa, ecco l'edificio delle scuole, anch'esse create dal Cardinale, il cui busto in terracotta sta sulla facciata che guarda uno spiazzo dal quale si domina la valletta percorsa dall'Olona. Di lì muove un'erta acciottolata e ripida, protetta da una seghettatura di muretti

e di ringhiere e ombreggiata da un filare di alberi, e su, su, essa ci mena dritto a sommo del promontorio, là dove del maniero feudale più non rimangono se non le scanalature di pietra dello scomparso ponte levatoio, sui pilastri dell'arco che dà accesso al sagrato della basilica.

È una terrazza ariosa, spalancata in felice solitudine sulla verde vastità panoramica. Il silenzio è rotto soltanto dalla voce del fiume, che sale dal profondo come un canto corale. Sull'opposto versante della valletta si estolle un bianco palazzone, ch'ebbe certo per padre un altro dei castelli ond'era munita questa plaga, e più indietro, fra la boscaglia che copre d'un folto mantello la collina, s'indovinano le case di Caronno.

Qui, su questo culmine di Castiglione, la costruzione più elevata non è più una torre di fortezza, ma un campanil di chiesa, con l'orologio che segna il placido fluir del tempo e con una bigia cuspide puntuta foggiata a spegnitoio, quasi a simboleggiare il virtuoso freno sulle fiamme troppo ardenti delle passioni umane. Il campanile è anch'esso una fiamma accesa nel vispo rosseggiare dei nudi mattoni rossi, e tutta una consimile vampa di santo amore è pur la chiesa, sulla cui facciata biancheggiano soltanto l'ampio rosone e l'elaborato frontone del portale ove, tra le sacre figure, è scolpita anche quella del Cardinale in ginocchio.

Bello è l'interno, con le sue tre navate e il ricco altar maggiore, sotto il quale spazia una cripta umida e buia. Son numerose nella basilica le tombe dei Castiglioni, a giudicare dalle lapidi murate sulle pareti, ma la più fastosa se ne sta isolata e in disparte nell'abside: la greve arca che rinserra le spoglie del Cardinale Branda. Qui egli sembra più che mai il dominatore, ma il ricordo di lui s'accompagna alla viva gloria d'un artista che gli fu caro e a cui commise il còmpito d'immortalare con la sua la propria opera: Masolino da Panicale, il maestro di Masaccio.

Il Castiglione lo conobbe a Budapest e lo volle seco nella quiete del natio borgo lombardo, ove quegli lavorò infatti lungamente, nella sua piena maturità artistica, lasciando della propria eccellenza preziosi documenti che costituiscono, dal punto di vista pittorico, le vere gemme di Castiglione Olona. Altri ha già autorevolmente esaltato questo squisito creatore di capolavori, e non tocca a me di tornare sull'argomento. Le « storie della Vergine », da Masolino frescate nella calotta dell'abside, offrono un saggio incantevole della sua arte magistrale, e deliziosi sono poi gli affreschi del Battistero che rendono affascinante un locale di per sè modesto: una stanza confinata in fondo alla vecchia ala del demolito castello, ora tutta presa da semplici e graziose abitazioni ove le brave massaie parlottano al rezzo delle frondose robinie.

È l'angolo della soppressa torre, la quale ha però fornito il vano per allogarvi il fonte battesimale; ma nessuno penserebbe che, dietro la porta tarlata in cui la chiave gira cigolando come fanno le classiche porte delle prigioni, si celi un tesoro di tal valore. Malauguratamente il tempo e l'umido han corroso le muraglie e qua e là han fatto sbiadire le vaghissime immagini delle « storie di San Giovanni Battista ». È gran peccato, ma forse non si può attribuirne la colpa ad alcuno. Veramente criminosa mi pare invece la vandalica balordaggine degli uomini (e delle donne) che hanno contribuito ad aggravare il malanno con le loro stupide mani.

Visitatori convengono qui da ogni parte del mondo e, come nella Casa dei Castiglioni, anche nel Battistero della Collegiata sono a loro disposizione gli albi per le firme. Nella Casa, l'elementare educazione li induce a contentarsene. Nel Battistero no. In quello ch'è il più bel dono del cardinale Branda, nel sacrario di Masolino, l'opera dell'artista riceve il postumo insulto di nomi idioti, sgorbiati con le matite o, peggio, coi temperini. Hanno già lardellato gli abiti dei personaggi e, poichè non v'è quasi più posto, è da prevedere che presto passeranno a invadere le parti nude, le mani e i volti. Ma che non sia possibile farla finita con questo barbaro mal vezzo, a Castiglione Olona e dovunque?

ULDERICO TEGANI

LOCALITÀ DOVE SORSE NEL 1818 LO STABILIMENTO BORACÌFERO DI LARDERELLO. LA ZONA ERA COMPLETAMENTE DISABITATA E NUDA DI VEGETAZIONE E I SOFFIONI EMANAVANO LA LORO RICCHEZZA DI VAPORI SENZA CHE ALCUNO LI UTILIZZASSE (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

I GAS NATURALI

E LA LORO UTILIZZAZIONE

Le sorgenti termali e le emissioni di gas o di vapori costituiscono una caratteristica manifestazione post-vulcanica: ricordo di una antica, più grandiosa attività, prudente monito di una sua possibile ripresa.

Nelle regioni petrolifere sono poi numerose ed importanti le emissioni di gas che accompagnano quelle del petrolio.

Manifestazioni di questo genere sono comuni in molte regioni d'Europa e d'America, ed è enorme la quantità di gas naturali che viene giornalmente fornita dal sottosuolo. L'attenzione degli scienziati e dei tecnici si è perciò da tempo rivolta alla possibilità di sfruttare industrialmente questa fonte, gratuita e perenne, di energia.

Come è intuitivo, le modalità di utilizzazione dei gas naturali variano assai, a seconda della composizione chimica e dello stato fisico dei gas stessi. Così, ad esempio, dove l'emissione gassosa è accompagnata da un'abbondante emissione di vapore acqueo ad alta temperatura e sotto pressione, si ricorre anzitutto alla separazione del vapore dai restanti gas, destinando il primo alla alimentazione di turbine o motrici a vapore. È il caso dei notissimi « soffioni boraciferi » della Toscana, sui quali ci intratterremo più oltre.

Dove invece le emissioni sono asciutte e costituite prevalentemente da gas combustibili, esse vengono utilizzate direttamente per l'azionamento di motori a gas, o a scoppio. Se infine esse sono ricche di idrocarburi leggeri facilmente condensabili, può convenire il ricorrere ad uno speciale trattamento per ricavarne benzina o carburanti analoghi.

LARDERELLO NEL 1827 QUANDO IL CONTE FRANCESCO LARDEREL INIZIÒ L'UTILIZZAZIONE DEL VAPORE DEI SOFFIONI IN LUOGO DEL FUOCO A LEGNA PER L'EVAPORAZIONE DELLE ACQUE BORICHE. (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

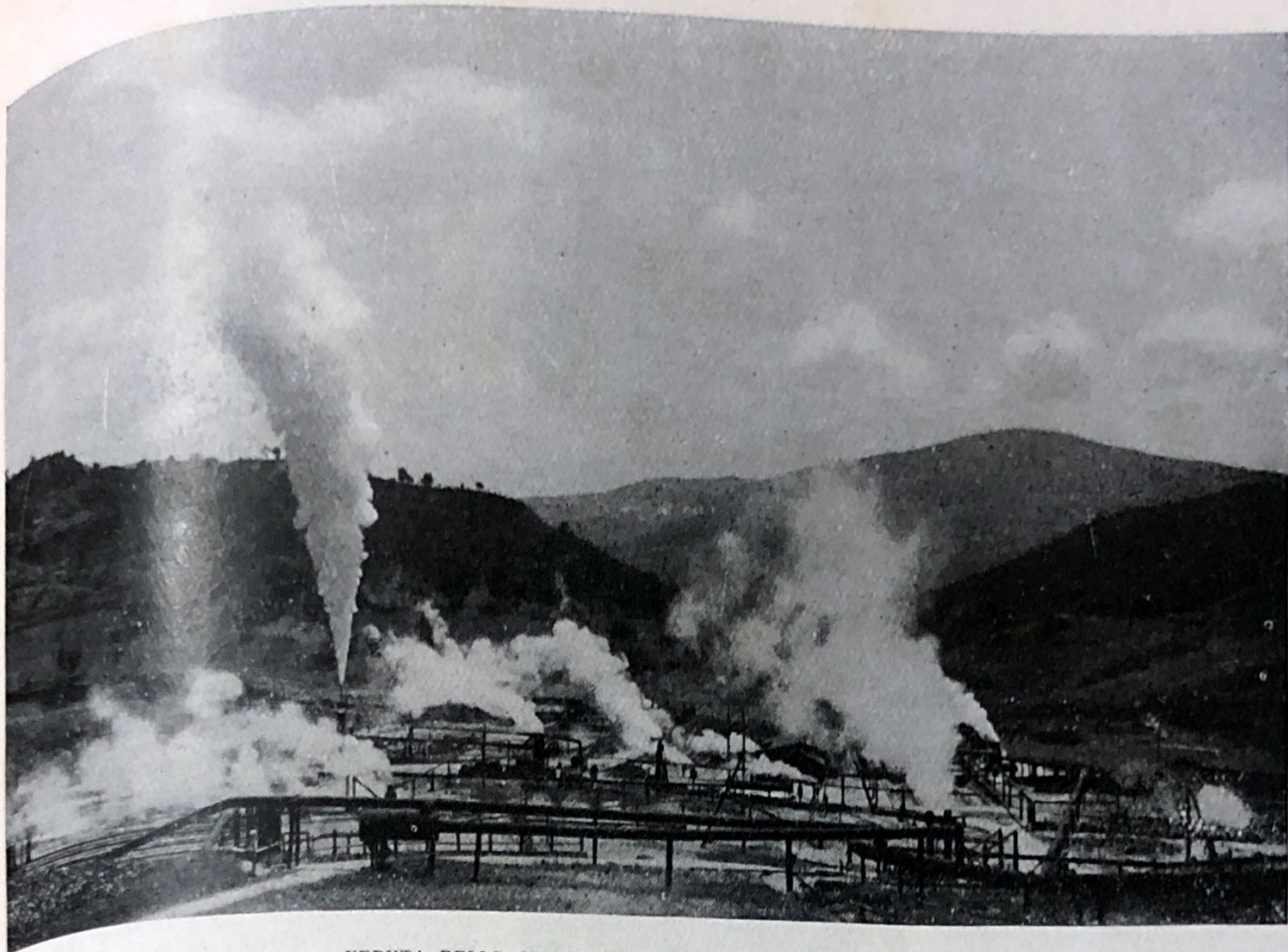
La composizione dei gas naturali varia assai a seconda della località: in generale si può tuttavia dire che vi si trovano, in quantità variabili, metano, ossido di carbonio, anidride carbonica, idrogeno solforato, idrogeno, ossigeno e, spesso, quantità sensibili di gas nobili (elio, argo, neo, cripto, xeno).

Nei gas naturali delle zone petrolifere sono anche presenti alcuni altri idrocarburi (butano, etano, propano, ecc.).

I gas naturali come combustibili e carburanti.

Importantissimo, fra i gas naturali, è il metano, sia per il suo elevato potere calorifico, sia per la sua abbondanza: nelle emanazioni di Salsomaggiore esso costituisce infatti circa il 70% dell'intera massa gassosa.

Compresso in bombole d'acciaio, il metano costituisce un ottimo carburante per motori a scoppio e già al Concorso Internazionale per autoveicoli a carburanti sussidiari organizzato nel 1929 dal Touring Club Italiano in unione colla A.N.C.C. e col Comitato Nazionale Forestale, aveva dato ottimi risultati un autocarro Fiat 15 ter della Soc. Idrocarburi Nazionali di Firenze, che era alimentato da gas naturale (composto in gran prevalenza da metano) delle sorgenti di Pietramala. L'iniziativa è stata ora ripresa dalla Società Utilizzazione e Ricerca Gas Idrocarburati, di Milano, che ha applicato nuovi dispositivi di alimentazione ad autocarri della Azienda Generale Italiana Petroli e utilizza il metano proveniente dai sondaggi petroliferi di Fontevivo e zone adiacenti. Il problema è veramente di grande interesse, ed una razionale utilizzazione di questo gas naturale per l'alimentazione diretta degli autoveicoli sarebbe un risultato di indubbia importanza per l'economia generale della nazione.

Utile impiego trova pure il metano, al pari dei suoi omologhi superiori, per la produzione di forza motrice in impianti fissi, o per il riscaldamento e la illuminazione, e questo, sia nelle stesse zone di produzione (cantieri petroliferi, ecc.) sia in zone remote alle quali viene portato mediante apposite canalizzazioni. Si calcola che negli Stati Uniti vengano serviti da gas naturali ben 4000 comuni, con una popolazione totale di 17 milioni di abitanti e con una rete di distribuzione avente la lunghezza comples-

VEDUTA DELLO STABILIMENTO DI SERRAZZANO (PISA).
La colonna di vapore che si eleva sulle altre è il così detto « soffionissimo » trivellato durante lo scorso anno.

siva di 160.000 km.! Anche la Romania fa un largo impiego delle sue abbondantissime sorgenti di gas naturali: nel 1933 questi ultimi alimentavano impianti fissi di produzione di forza motrice aventi una potenza totale di oltre 18.000 cavalli-vapore ed ingenti quantità erano impiegate per riscaldamento o per illuminazione.

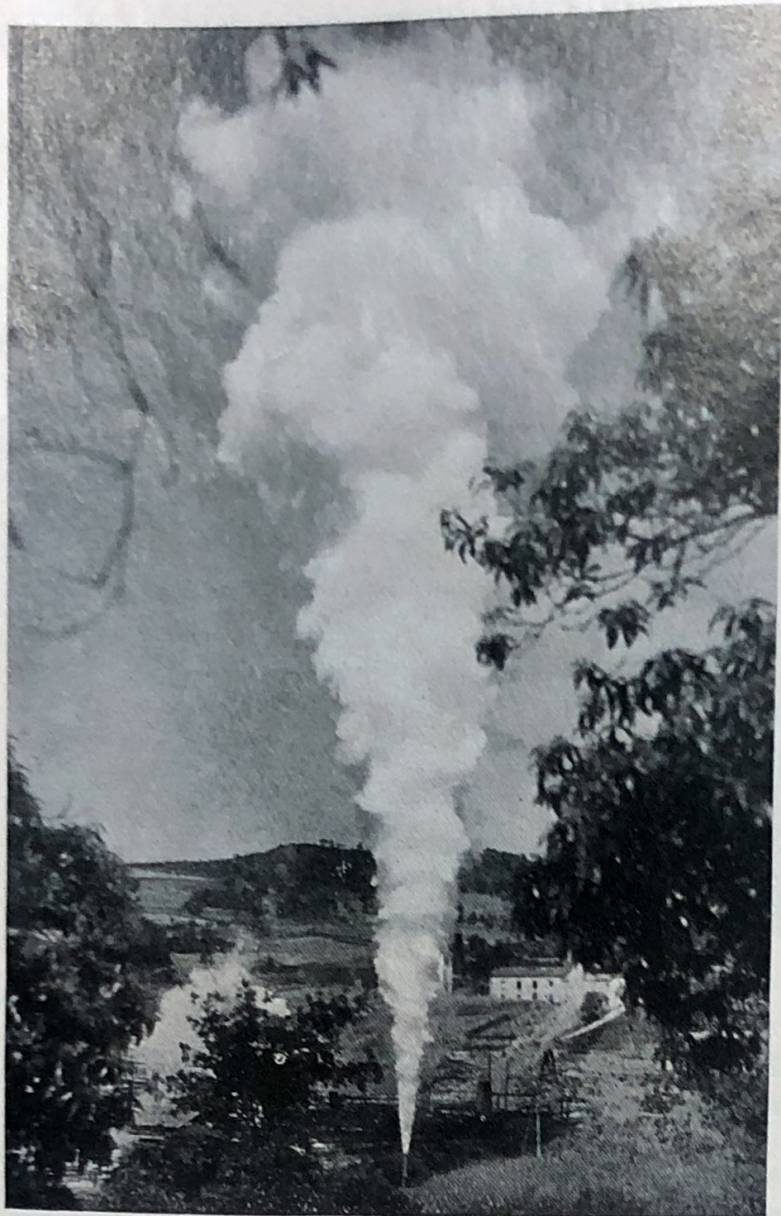
I gas più ricchi di idrocarburi (e che sogliono accompagnare, come si è detto, le emissioni petrolifere) possono venir facilmente liquefatti alla pressione di 40-50 atmosfere e da essi vengono separati i prodotti liquidi a temperatura ordinaria, mediante compressione e raffreddamento oppure assorbimento per mezzo di olii minerali pesanti. Si ottengono così notevoli quantità di « gasoline », atte a servire come ottimo carburante per motori a scoppio, oppure per illuminazione. I prodotti gassosi residui vengono poi utilizzati per illuminazione, riscaldamento od usi industriali vari.

Dalla distillazione frazionata dei gas naturali delle zone petrolifere si ottiene il butano, gas dotato di altissimo potere calorifico, che si può conservare liquido, sotto piccola pressione, alla temperatura ordinaria: esso vien posto in commercio entro piccole bombole metalliche, dalle quali effluisce allo stato gassoso; serve per illuminazione, riscaldamento ed usi di cucina nelle zone prive di impianti di gas illuminante. Ad usi analoghi si presta anche il « gasolo », prodotto intermedio fra la gasolina ed i gas naturali e che viene ottenuto anch'esso per distillazione frazionata e compressione di questi ultimi: si mantiene liquido sotto pressioni di 30 kg. per cmq. e si trasforma in gas alla pressione ordinaria; consta essenzialmente di etano e propano.

Dove infine i gas naturali presentano un contenuto sensibile di gas nobili, si procede a speciali trattamenti per l'estrazione di questi ultimi, come ad es. negli Stati Uniti e nel Canadà, dove si ottengono rilevanti quantità di elio dalle numerose sorgenti di gas naturali esistenti nel territorio di detti Stati.

Un impianto unico al mondo.

È quello per l'utilizzazione integrale dei « soffioni boraciferi » della Toscana.

I cosìddetti « soffioni boraciferi » (Larderello, Castelnuovo, Serrazzano, ecc.) sono

IL « SOFFIONISSIMO » DI SERRAZZANO.
È un getto formidabile e fragoroso che ha la potenzialità di 100.000 kg. di vapore all'ora.

delle tipiche manifestazioni post-vulcaniche che abbracciano una zona di circa 200 kmq. di superficie, posta al limitare delle provincie di Pisa e di Grosseto.

Come lo dice il nome, si tratta di potentissimi getti di vapor acqueo caldissimo e sotto pressione, misto a gas ed a sostanze di varia natura: il contenuto di gas varia dai 20 ai 30 litri per ogni kg. di vapore.

A differenza dei « geygers » dell'Islanda, l'emissione è quì regolare e continua, anzichè intermittente; il che consente di poterli utilizzare.

La potenza dei principali [illegible] me: ve ne sono infatti [illegible] Serrazzano, [illegible] [illegible]

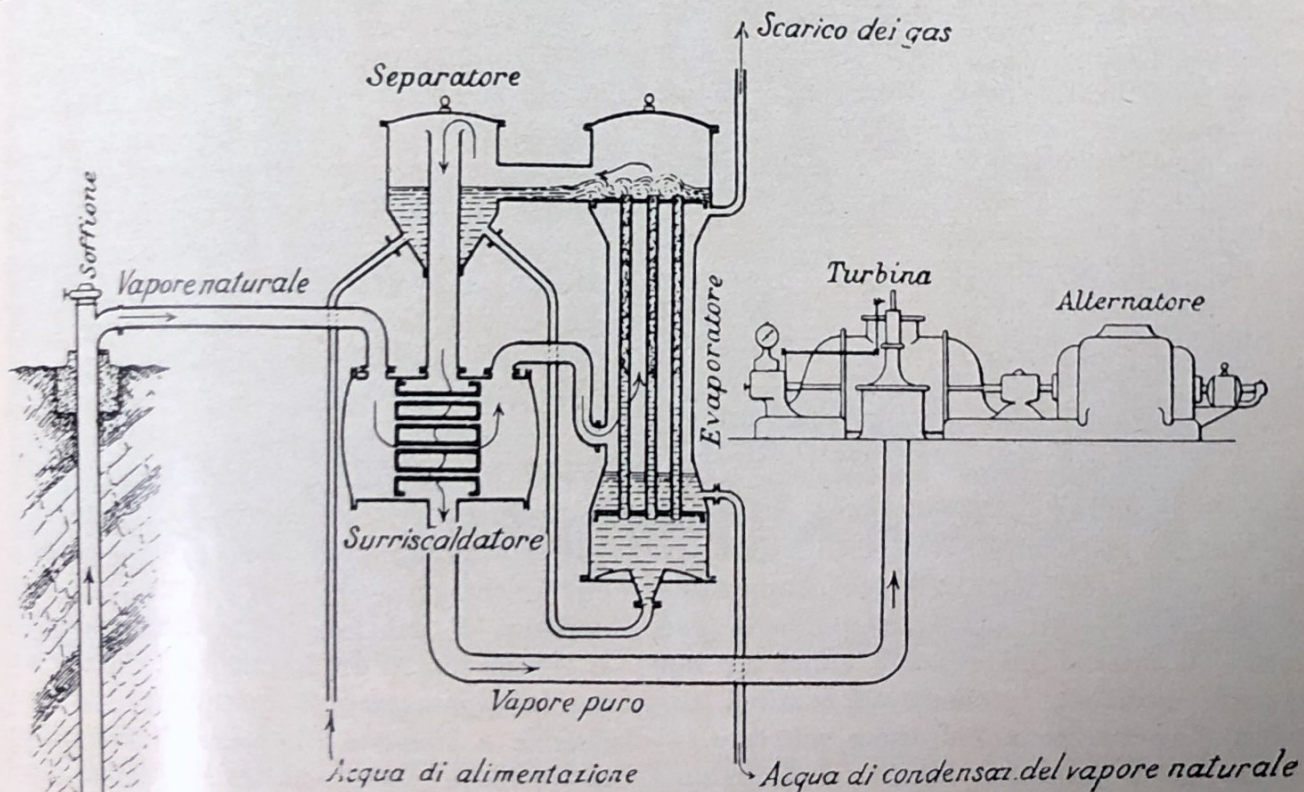
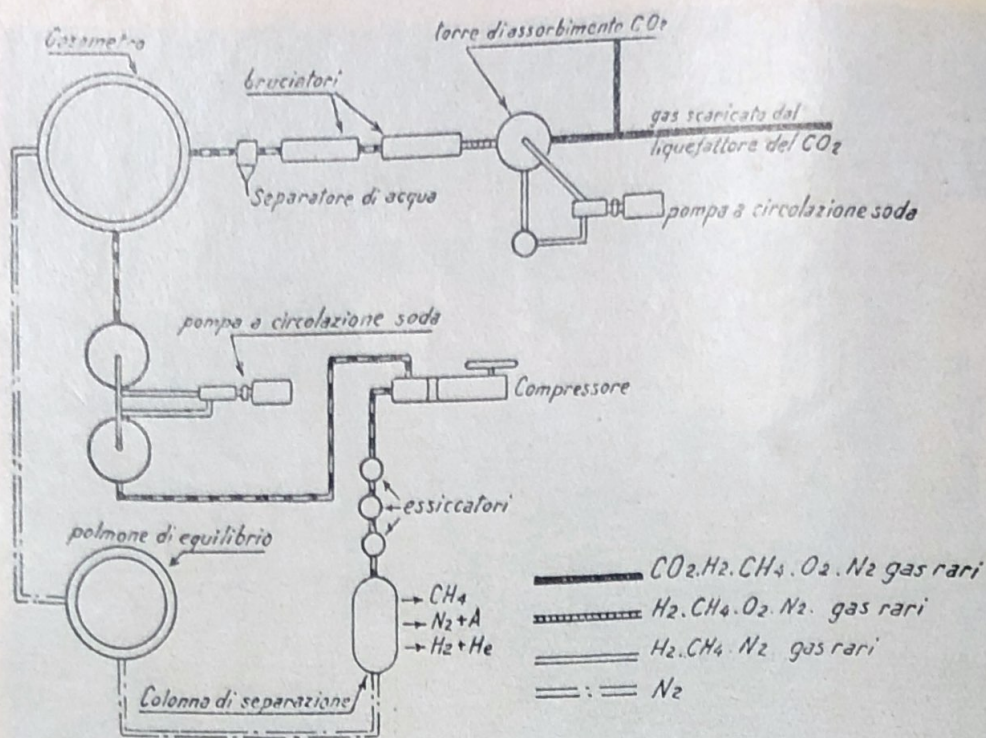
I due centri principali (Larde-lo e Castelnuovo) producono gi-nalmente 18 milioni di kg. di v-pore, con un contenuto totale 540.000 mc. di gas, mentre le al-fabbriche producono giornalme-un totale di 6 milioni di kg. di v-pore, contenenti 114.000 mc. di g-

Già dai primi del secolo scor-il conte Francesco de Larderel av-va pensato di utilizzare i vapo-emanati dai soffioni per ricavar-l'acido borico che essi contengon-in quantità rilevante, ed aveva in-stallato appositi impianti di ricupe-ro dei sali minerali in essi conten-ti. Successivamente il principe sen-Piero Ginori Conti ebbe la genial-idea di sfruttare anche l'energi-termica del vapore dei soffioni, pe-alimentare delle turbine accoppia-te ad alternatori: l'energia termica gratuita del sottosuolo veniva co-sì trasformata in energia elettrica destinata, oltre che a sopperire ai bisogni di forza motrice e di illu-minazione dei vari impianti indu-striali della zona, anche ad essere messa sul mercato toscano.

Le difficoltà da superare non fu-rono lievi, data anche la presenza di sostanze minerali acide nel va-pore da impiegarsi. Dopo aver espe-rimentato sopra impianti-piloti da 250 kw., si passò alla installazione di una vera e propria centrale termo-elettrica a Larderello: centrale composta attualmente di 4 gruppi turbo-alternatori da 3000 kw. ciascuno, ai quali si sta ora aggiungendo un quinto gruppo, della potenza di 6000 kw. Altre centrali sono già state previste, in aggiunta alle centrali minori già esistenti (Serrazzano, Castelnuovo, ecc.), per le quali è inoltre allo studio l'aumento della loro potenzialità.

Lasciamo alle figure il compito di illustra-re, col sussidio del grafico e delle didasca-lie, il modo di funzionamento dell'impianto di produzione dell' energia elettrica. Ricor-diamo soltanto che l'attuale diagramma di lavoro consente, mediante l' adozione delle nuove caldaie tubolari Ginori-Conti, di avere il vapore puro per l'alimentazione delle tur-bine della centrale, a spese dell'energia ter-

VISTA DELLA CENTRALE TERMOELETTRICA DI LARDERELLO.
Essa è composta di quattro gruppi turbo-alternatori della potenzialità di 3000 Kw. ciascuno. Prossimamente verrà installato un altro gruppo da 6000 Kw.

mica del vapore naturale che circola nella fascia tubolare e — condensandosi — fornisce acqua borica che passa poi agli apparecchi di concentrazione per ottenere acido borico

SCHE[illegible] DELL'UTILIZZAZIONE DEI SOFFIONI BORACIFERI PER LA PRODUZIONE DI FORZA MOTRICE.

SCHEMA DEL TRATTAMENTO DEI GAS CONTENUTI NEI SOFFIONI, ALLO SCOPO DI SEPARARNE ED UTILIZZARNE I VARI GAS COMPONENTI.

ed ammoniaca; permette inoltre di ricuperare in pieno i gas incondensabili.

Questi ultimi contengono dal 92 al 94 % di anidride carbonica, dal 2 al 2,5 % di idrogeno solforato, dall'1 al 2 % di metano, dal 4 al 7% di gas residuo con dal 0,02 al 0,003% di elio e circa il 0,001 % di argo. (Sul tenore degli altri gas nobili: neo, cripto e xeno non si hanno ancora dati definitivi). Nella interessante memoria presentata dal principe Ginori-Conti alla Società Italiana per il Progresso delle Scienze nel 1933, il principe, calcolando di utilizzare in un primo tempo la produzione della sola zona di Larderello (che corrisponde alla metà circa di quella totale) prevedeva la seguente produzione:

anidride carbonica	mc.	327.937
idrogeno solforato	»	8.650
idrogeno	»	6.045
metano	»	5.625
azoto	»	3.340
elio	»	8,30

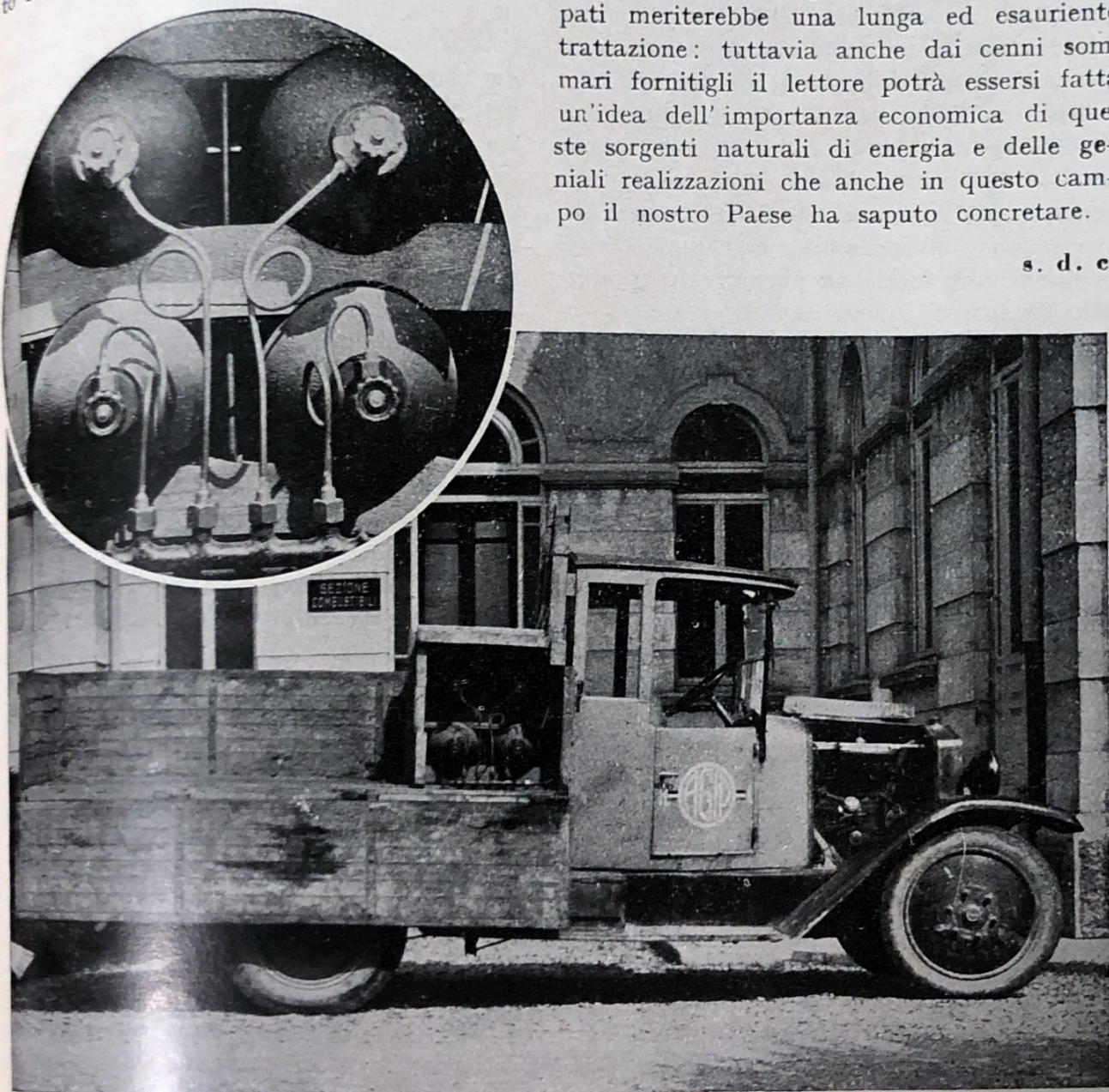
Di essi, l'anidride carbonica, solida o liquida, trova numerose applicazioni chimiche ed industriali; l'idrogeno può venire impiegato per usi chimici o come combustibile; e sul valore del metano come combustibile e carburante (oltre che come punto di partenza di interessanti reazioni chimiche) non occorre ritornare, proficue applicazioni trovano pure l'azoto e l'idrogeno solforato.

La figura qui sopra mostra il diagramma completo del trattamento che i gas naturali subiscono, dopo [...] stati liberati dal [...] pore col quale era[...] commisti, per giu[...] re alla separazione [...] al ricupero dei [...] componenti.

L'elio deve il [...] nome al fatto di es[...] stato scoperto per [...] prima volta nella c[...] mosfera solare, [...] 1868, da P. J. C[...] Janssen. È un gas a[...] leggero (quasi quan[...] l'idrogeno), che si p[...] liquefare alla temp[...] ratura di — 267,8° C [...] ed alla pressione d[...] 2,26 atmosfere: all[...] stato liquido è 8 vol[...] te più leggero dell'ac[...] qua. Solidifica a circa — 272° C., alla pressione di 26 atmosfere e si presenta allora sotto l'aspetto di una massa perfettamente incolore e trasparente. L'elio offre uno speciale interesse per le numerose sue applicazioni scientifiche ed industriali di cui alcune (sulle quali, naturalmente, sorvoliamo) sono di una speciale importanza dal punto di vista militare. Si può ricordare in proposito il riempimento dei dirigibili: l'elio infatti, pur possedendo a parità di condizioni una forza ascensionale alquanto minore di quella dell'idrogeno (il 92,6 % di quella di quest'ultimo gas), presenta, per converso, dei grandi vantaggi funzionali per la sua ininfiammabilità, per la minore diffusibilità attraverso le pareti dell'involucro e per la sua maggiore conducibilità termica ed elettrica. L'elio serve inoltre, da solo o unito con argo, neo od altri gas, al riempimento di tubi luminescenti e di lampadine elettriche speciali, e per la produzione di temperature bassissime, assai prossime allo zero assoluto, in quanto l'elio liquido consente di giungere a quasi — 272° C. Esso può venire ottenuto, come è noto, come sottoprodotto della produzione dell'aria liquida. Negli impianti di liquefazione dell'aria atmosferica si ottiene infatti un miscuglio di elio e di neo, ma la separazione di questi due gas riesce difficile e richiede l'impiego di temperature molto basse. Data peraltro la relativa scarsità e la grande richiesta di questo elemento,

si è pensato di ricavarlo anche dai gas naturali che lo contengono e che sono abbondanti ad esempio, negli Stati Uniti (Texas), nel Canadà, (dove la proporzione del prezioso gas nobile raggiunge e supera spesso l'1 % del volume dei gas suddetti), in alcune regioni dell'Africa Settentrionale francese e nel Giappone (Formosa). Il sistema più comunemente adottato a tale scopo è quello del Linde, col quale si riesce a separare l'elio dai gas che lo accompagnano mediante liquefazione di questi ultimi. Opportunamente si è pensato a ricavarlo anche dai gas naturali toscani, installando a tale scopo un apposito impianto su scala semi-industriale. Esso opera sul gas residuo proveniente dal riparto produzione dell'anidride carbonica liquida e solida ed è capace di trattare 30 mc. di gas all'ora, dei quali 10 sono dati dal gas residuo da utilizzare e 20 sono invece costituiti da azoto che rimane sempre in circolazione. Mediante compressione, liquefazione e rettificazione si liquefano e separano il metano e l'azoto, mentre alla testa della colonna di rettificazione si ottengono per deflegmazione una miscela di idrogeno ed elio (più alquanto argo) e poco azoto residuo. Dalla miscela suddetta si ricava poi l'elio coi metodi noti, basati sostanzialmente sulla completa inattività chimica di detto elemento.

L'argomento del quale ci siamo qui occupati meriterebbe una lunga ed esauriente trattazione: tuttavia anche dai cenni sommari fornitigli il lettore potrà essersi fatta un'idea dell'importanza economica di queste sorgenti naturali di energia e delle geniali realizzazioni che anche in questo campo il nostro Paese ha saputo concretare.

s. d. c

AUTOCARRO DELLA A.G.I.P., ALIMENTATO DA METANO COMPRESSO.

L'autocarro, un ti[illegible] 507 Fiat, è attrezzato in via dimostrativa e viene alimentato con metano proveniente dalle perforazioni petr[illegible] di Fontevivo e zone limitrofe. Il gas compresso è contenuto entro 4 bombole d'acciaio ed i dispositivi di a[illegible]tazione sono stati studiati dalla Società Utilizzazione Ricerca Gas Idrocarburati, di Milano. L'autocarro [illegible] percorso finora circa 1000 chilometri ed il consumo medio di gas è risultato di circa 1 mc. ogni 8 km., con una corrispondenza di 1 mc. di gas a 1,5-1,8 litri di benzina.

IL MANUALE DEL TURISMO

La genesi di questo libro è, in realtà, alquanto lontana. Ad ogni nuova edizione dell'Annuario Generale del Sodalizio si ripresentava, preoccupante, il problema della mole e quindi dell'opportunità di ridurre e di eliminare la parte cosiddetta « generale», premessa al repertorio delle località; mentre d'altro canto sarebbe stato necessario aumentarla di molto per includervi una massa di notizie utili al turista sulle regole della circolazione, sui mezzi di trasporto ferroviari, marittimi, lacuali, automobilistici, sull'escursionismo; in breve, sulle manifestazioni, oggi così varie, vaste e profonde del turismo.

Nel 1932 l'aumento di mole derivante dall'inclusione di innumerevoli dati in più per le frazioni di Comune obbligò a ridurre la parte generale dell'Annuario alle relativamente poche pagine indispensabili. Fu allora che si pensò di dare forma ad un progetto accarezzato da tempo: quello cioè di creare un volume che comprendesse in un quadro d'insieme e con un'analisi sufficiente tutto il vasto campo del turismo.

Riproduzione per scissione, dunque. Dal vecchio « Annuario » del Touring si stacca ora il « Manuale » che — in germe — già esisteva nel primo Annuario del 1896.

La redazione dell'opera ponderosa — po... derosa, ben inteso, per la massa di noti... contenute e pel numero di pagine (più di 9... fittamente stampate su due colonne), non p... peso nè per volume, chè esso ha lo stesso fo... mato dell'Annuario quale tutti i nostri So... conoscono — ha richiesto oltre un anno d'i... tenso lavoro. Ma ne è uscito un organism... che appare ben proporzionato e al quale ... può presagire fin d'ora una prospera fort... na e una funzione apprezzabile nello svilupp... futuro del turismo. La trattazione del te... dei singoli capitoli è stata affidata a specia... listi che vi hanno condensato nel minore spa... zio possibile il frutto della loro lunga e pro... vata esperienza nei singoli campi; e quest... collaboratori hanno eseguito il compito co... metodo e con coscienza, sicchè il « Manua... le » che ora il Touring pubblica non è un... zibaldone d'informazioni e di dati; è invece un'opera organica, una specie di vera e pro... pria enciclopedia pratica, accessibile a tutti e da tutti consultabile con profitto.

Basta del resto dare uno sguardo al sommario per rendersi conto della vitalità dell'opera. Il Manuale, aprentesi con un cenno generale sul fenomeno turistico e sulla sua influenza economica, culturale e sociale, cui fan seguito brevi notizie sulla organizzazione turistica nel nostro Paese e sui principali Enti ed Associazioni nazionali che si occupano di turismo nella Penisola e nel mondo, comprende cinque grandi parti dedicate rispettivamente al *turismo podistico*, a quello *in ferrovia*, a quello *su strada*, a quello *nautico*, a quello *aereo*, e finalmente un capitolo su quello *sotterraneo*.

COME OCCORRE MANOVRARE PER TRAVERSARE UN PONTE DI NEVE SOPRA UN CREPACCIO DEL GHIACCIAIO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

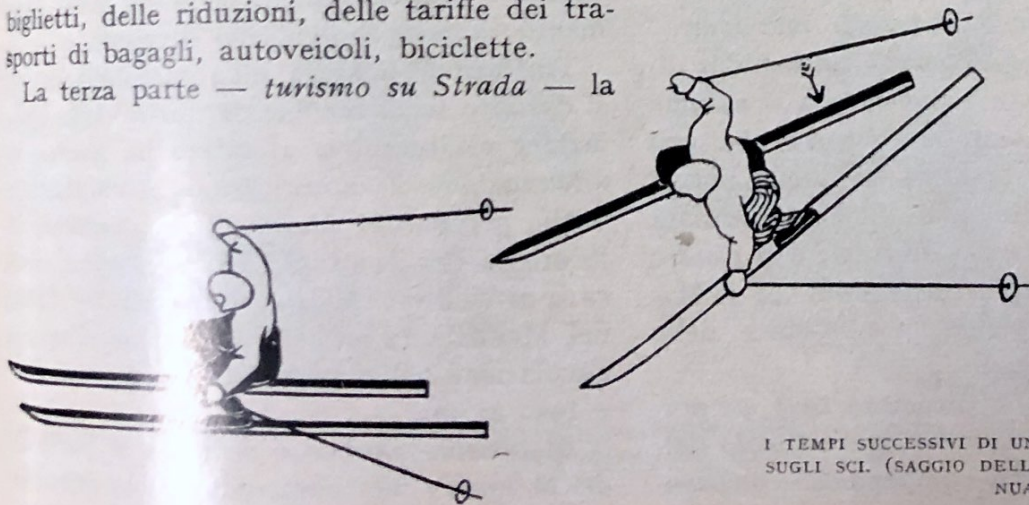
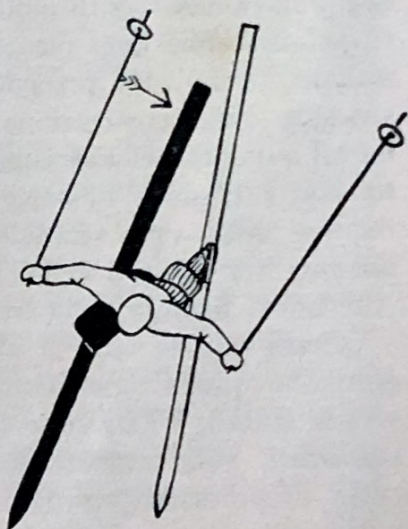
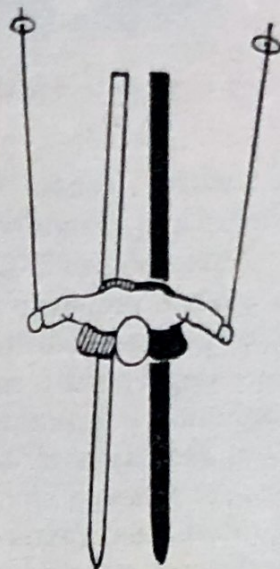
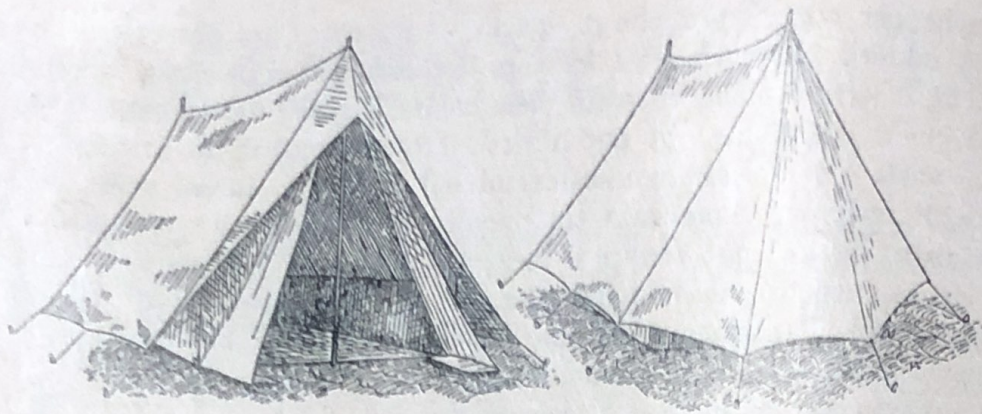
Non intendiamo — anche per ragioni pratiche di spazio — riportare qui per esteso l'elencazione della copiosissima materia che concorre a formare il volume; basterà che ne accenniamo per sommi capi affinchè il lettore possa afferrare pienamente il senso del termine *turismo* e farsi un concetto di ciò che il « Manuale » gli può offrire: il quadro cioè di un fenomeno che comprende ormai tutte le vaste e complesse manifestazioni del viaggiare, inteso come mezzo insostituibile di cultura e di reciproca conoscenza tra popoli e individui; e il commento e la informazione pratica per tutto quanto può fornire il mezzo di esercitare tale attività, sia nei rispetti del viaggiatore, sia nei rispetti dell'industria che del turismo stesso vive (alberghi, mezzi di trasporto, divertimenti). Panorama astissimo davvero; ma si può ben affermare che non esiste attività umana la quale non serva in qualche misura al turismo, e che dal turismo non sia in qualche misura determinata.

⁂

Vediamo brevemente il contenuto del volume.

La prima grande suddivisione — quella del *turismo podistico* — che considera cioè la più antica forma di turismo, fatta col classico « caval di S. Francesco », si prende da sola oltre 180 pagine ed è, anche per la forma garbata, una delle più varie e piacevoli. Essa dedica un capitolo all'escursionismo alpino, uno al turismo invernale, un terzo alla tecnica dello sci. Ma poi reca notizie anche sui centri invernali e di turismo alpino, sulle guide, i portatori e i Rifugi di montagna; detta norme igieniche e di pronto soccorso per l'escursionista; contiene un capitolo sul campeggio, tanto collettivo quanto individuale, sull'autocampeggio (ossia su quella forma che gli inglesi chiamano *caravanning,* fatta a mezzo di minuscole casette ripiegabili, trainate a rimorchio della vettura da turismo); due capitoletti infine sulla caccia — diporto che si esplica prevalentemente nella marcia in campagna — e la pesca, che offre pure sovente occasione e meta di passeggiate e costituisce un'importante attrattiva turistica e — aggiungiamo noi — in Italia, ricca di laghi e di corsi d'acqua, dovrebbe trovare una più attenta considerazione ed un più forte numero di proseliti.

La seconda parte, che tratta del *turismo in ferrovia,* premesso uno sguardo storico delle ferrovie e alcune notizie tecniche, fa un quadro dello sviluppo delle ferrovie, tranvie, funicolari e teleferiche in Italia, e fornisce — cosa la cui utilità verrà di certo apprezzata — norme pratiche sulla complessa materia dei biglietti, delle riduzioni, delle tariffe dei trasporti di bagagli, autoveicoli, biciclette.

La terza parte — *turismo su Strada* — la

I TEMPI SUCCESSIVI DI UNA VOLTATA «CRISTIANIA» SUGLI SCI. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

UN TIPO DI TENDA PER ACCAMPAMENTO: LA TENDA « ALASKA ». (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

più nutrita, consta di oltre 350 pagine e contempla le grandi sezioni: Le Strade in Italia, Automobilismo, Motociclismo, Ciclismo, alle quali è premesso un particolareggiato capitolo destinato ad illustrare le vie sulle quali queste importanti forme turistiche si svolgono e trionfano, e le norme cui devono sottostare.

Dire ampiamente delle strade italiane, dopo che il titanico sforzo del Governo Fascista per ridare alla Patria una viabilità rinnovata e perfetta è nella conoscenza di tutti gli Italiani — pei quali forma un giusto titolo di orgoglio nazionale — e di molti ammirati stranieri, sembrerebbe oggi pleonastico: ma quanti italiani sanno dei precedenti della politica stradale dalla costituzione del Regno d'Italia all'avvento del Fascismo? Quanti conoscono con precisione l'assetto amministrativo e tecnico della rete stradale, e hanno esatta nozione dei còmpiti e dell'opera dell'Azienda Autonoma Statale della Strada?

Queste notizie offre il Manuale, cui si aggiungono quelle riguardanti lo sviluppo delle strade statali, i dati sulle strade provinciali e comunali, sulle autostrade e una ricca raccolta di prontuari stradali.

Ma non basta offrire la visione grandiosa del patrimonio nuovissimo di cui l'Italia si è arricchita e del quale il turista può fruire: occorre anche che egli conosca, insieme ai diritti che gli spettano, i doveri che si assume quale utente della strada; occorre che egli si faccia un abito mentale di quelle norme dall'osservanza delle quali nasce l'ordinata circolazione a vantaggio di tutti; e a questo scopo adempie l'ampia trattazione che il Manuale dedica al recentissimo « Codice della Strada ».

Il testo del R. D. 8 dicembre 1933 è riportato quasi per intero, e ad ogni articolo della legge fa seguito un compendioso commento. Commento non è un'arida esp[illegible] dottrinale o criti[illegible] ma una piana, pra[illegible] illustrazione detta[illegible] dall'intento « di r[illegible] dere più facile l'a[illegible] prensione di una di[illegible] plina che deve esse[illegible] non solo nella con[illegible] scenza, ma nella quo[illegible] diana consuetudine [illegible] vita di ogni turista ».

L'automobilismo, questo gigantesco fen[illegible] meno meccanico e turistico del nostro secolo, riceve nella nuova pubblicazione del Touring ospitalità degna della sua immensa diffusi[illegible] ne: dalla descrizione delle singole parti del[illegible] l'automobile e dall'illustrazione del loro fun[illegible] zionamento, a un capitoletto informativo su[illegible] carburanti e lubrificanti; dalla statistica più recente a tutto quel complesso di nozioni sul[illegible] la circolazione automobilistica, sia in Italia sia all'estero, cui gli interessati potranno far ricorso, sicuri di riportare una indicazione esatta della pratica da seguire o della norma da osservare.

Poi i servizi pubblici automobilistici, con le speciali norme che li reggono, le autorimesse, l'importante materia delle assicurazioni automobilistiche, lo speciale regime vigente per Zara e il Carnaro, la circolazione nei Possedimenti e nelle Colonie Italiane sono oggetto di altrettanti capitoletti.

Quanto ai « documenti e formalità doganali », basterà accennare alla complessa materia dei trittici e dei «Carnets de passages en douane » cui il nostro Sodalizio dedica da decenni parte considerevole della sua multiforme attività, per dare un' idea dell' utilità, della chiara e ordinata trattazione di tanti argomenti, in sempre continuo divenire.

Trattazione analoga all'automobilismo, così dal lato tecnico come da quello della circolazione all'interno e all'estero ha avuto, nel « Manuale », il motociclismo. Accuratissimo, anche per motivi sentimentali (alludiamo alle origini del Touring) è poi il capitolo dedicato al ciclismo (il lettore troverà fra l'altro nel Manuale le statistiche sulle biciclette in circolazione nel nostro Paese negli anni 1926 e 1932 e '33).

Al *turismo nautico* è dedicata la parte IV del Manuale, che comprende in una prima se-

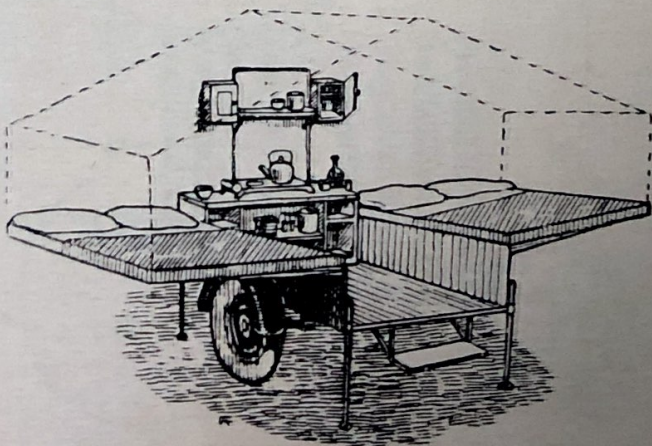
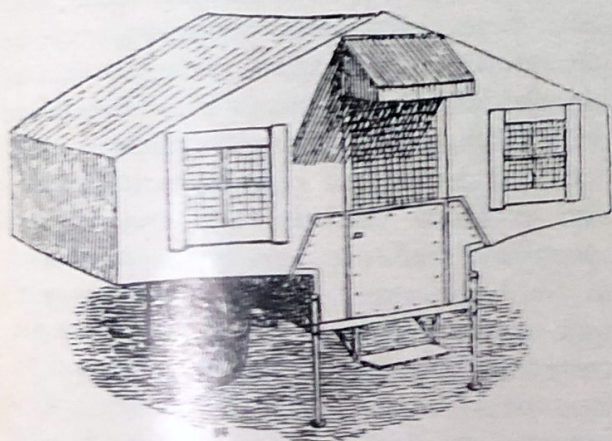
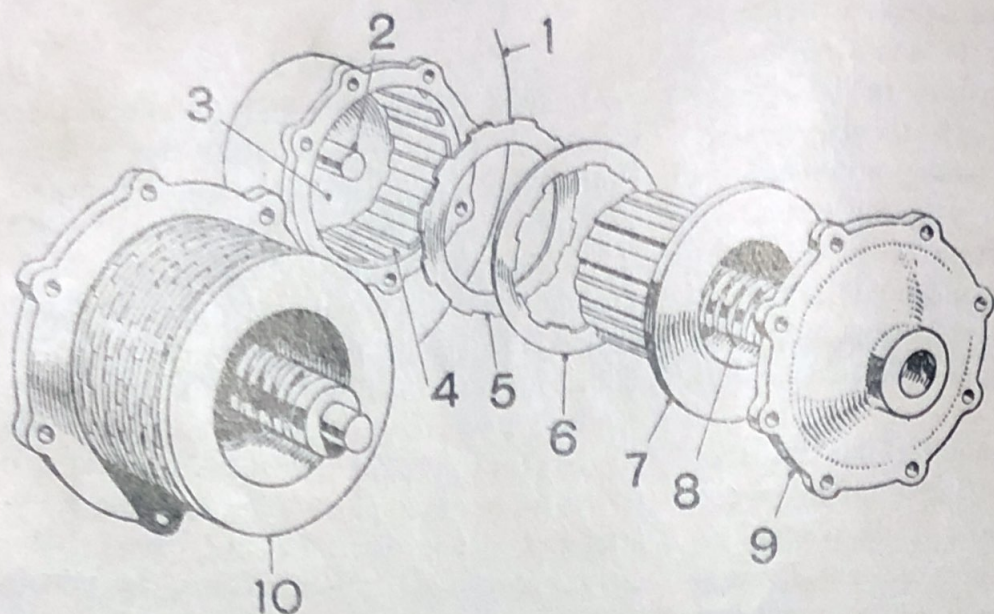
zione le notizie sull'organizzazione della nostra Marina Mercantile, le sue Crociere, le tariffe varie dei trasporti, e, nella seconda, un'ingente quantità di dati tecnici, pratici, informativi e normativi sulla *motonautica* e le piccole imbarcazioni a vela e a remo.

Al *turismo aereo* è rivolta la quinta parte, contenente un'utilissima messe di notizie di ordine pratico relative agli apparecchi da turismo ed alla legislazione nazionale ed internazionale in materia.

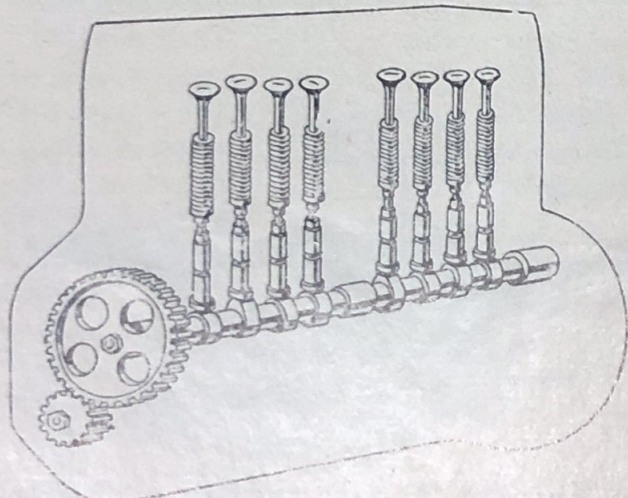
Con ciò non ha tuttavia termine l'interessante volume. Altre importanti, anche se brevi appendici ne completano il già notevolissimo complesso: e cioè un cenno sul *Turismo speleologico*, che conta ogni giorno nuovi proseliti; un'opportunissima raccolta di disposizioni e norme attinenti al turismo (informazioni circa i passaporti, le tessere di frontiera, le carte di turismo alpino, permessi di fotografare in zona di frontiera, tasse di soggiorno, ecc.); una serie di notizie e tabelle geografiche e statistiche con particolare riguardo all'Italia (fisica, meteorologia, geologia, economia, politica) e con chiare e semplici nozioni di cartografia turistica, nozioni di orientamento, ecc. Infine, altre notizie sempre utili e pratiche per un turista, quali le tariffe postali, telegrafiche e telefoniche, i cenni sulle specialità gastronomiche e i vini d'Italia, un elenco delle stazioni climatiche, balneari e idrominerali della Penisola, consigli al turista fotografo, una succosa, indovinata grammatica degli stili architettonici, illustrata da 68 nitidi schizzi di rara evidenza, scelti con accortezza; un elenco di guide e carte turistiche. E cento e cento altre notiziole, che lasciamo nella penna per non dilungarci ulteriormente.

∴

Abbiamo detto più sopra che l'opera ora venuta in luce è consultabile con profitto. Niun dubbio può sussistere dopo l'elencazione (soltanto sommaria!) del vario contenuto. Ma dobbiamo dire, a vantaggio della pubblicazione, che essa procura al lettore anche un vero diletto, tenendone sempre desta l'attenzione, procurandogli gradevoli sorprese, fornendogli mille modi d'istruirsi nei campi più diversi. Il capitoletto introduttivo sul turismo podistico, per esempio, è piacevolissimo a leggersi per alcune digressioni nel campo letterario; e quello sul turismo alpino, che prende le mosse da quello, in verità « forzato », degli antichi (che solo per impellenti cause di scambi e di commercio o per compiere spedizioni militari si accingevano a varcare le Alpi) fa compiere una rapida ma interessante scorsa attraverso la storia dove, prima di giungere ai nomi degli odierni campioni dell'alpinismo, compaiono santi, re e papi, letterati, filosofi, poeti e pittori, segnando le tappe successive dell'evoluzione di quel « sentimento della natura » da cui più propriamente è venuto a svolgersi in seguito il vero e più complesso fenomeno del turismo, quale oggi lo intendiamo.

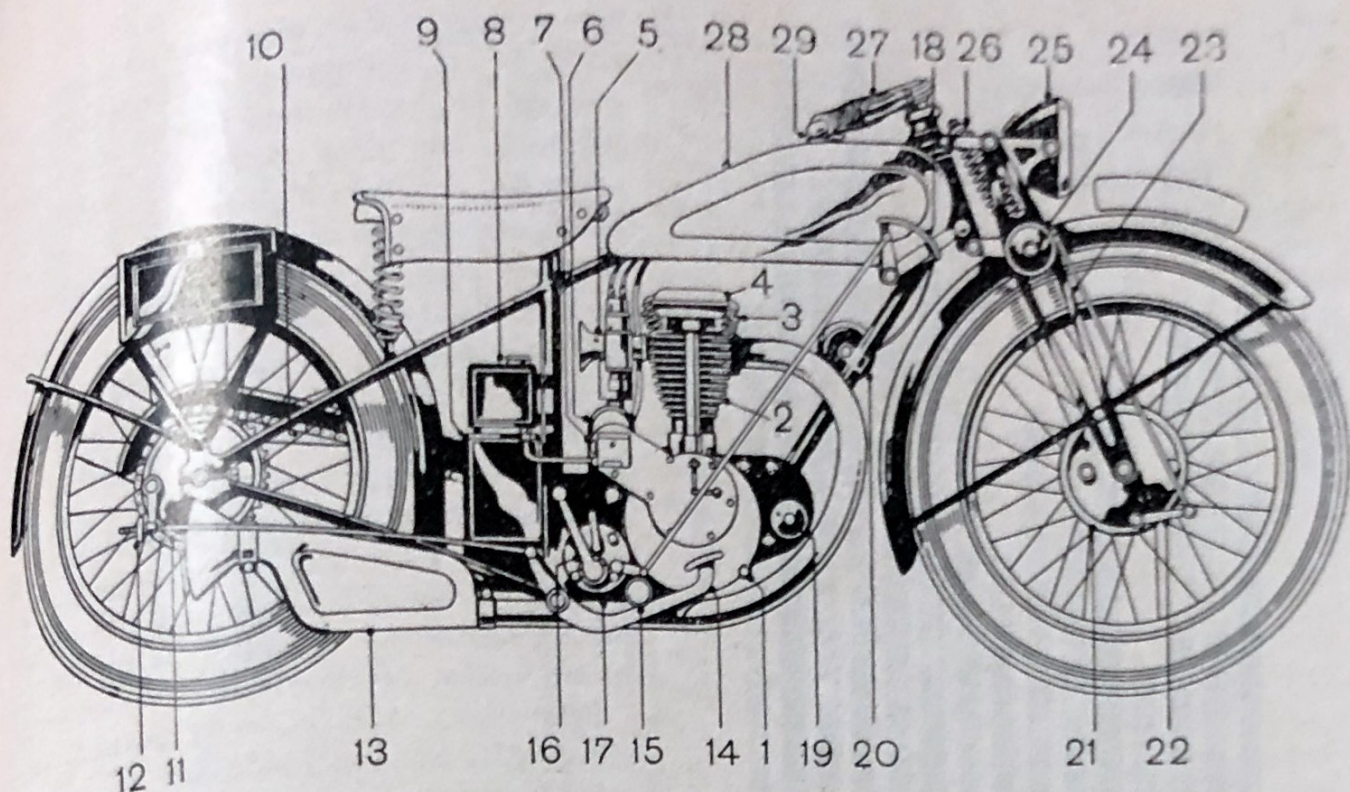
E allora, leggendo, noi pensiamo al vasto rivolgimento che si è operato in seno alle folle, e vediamo sciamare oggi, sotto l'egida delle potenti associazioni alpinistiche, escursionistiche e dopolavoristiche diecine e diecine di migliaia di innamorati della montagna; e vediamo popolarsi i monti di rifugi e nasce in noi la curiosità di conoscerne numero e organizzazione. Il Manuale è pronto a risponderci: ecco, 545 Capanne stanno a nostra di-

UN « RIMORCHIO AUTOMOBILISTICO DA CAMPO » MONTATO - VEDUTA ESTERIORE E INTERNA. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

INNESTO A FRIZIONE A DISCHI MULTIPLI (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

sposizione e rappresentano un capitale ingente e un'organizzazione provvidenziale sparsa per tutta l'Italia, fin nelle Isole; ed ecco, questa è la via per giungervi, questi è il depositario delle chiavi o il custode che vi ammannirà i cibi, questa la data di apertura, questo il numero dei letti disponibili in ogni singolo Rifugio. Quale vasta materia d'invito, quale rosario di felici promesse!

Ed ecco per la vita « raminga » (a piedi, in auto, in motociclo) l'attendamento, la casa fra quattro teli, che oggi si impianta e domani si trasporta in un'altra valle, presso un altro ruscello, in margine di una nuova prateria, in mezzo a diversa campagna. Vita bella, libera, anche più semplice di quella nei rifugi. Ed ecco qui rappresentati con nitidi schizzi i tipi di tenda fra cui scegliere (il Touring ha fatto una vasta esperienza in materia coi suoi tredici fortunatissimi campeggi).

ALBERO DISTRIBUTORE (O ALBERO A « CAMES ») DI MOTORE A 4 CILINDRI CON VALVOLE UNILATERALI.

Poi viene il capitoletto sulla caccia. Se siete seguaci di S. Uberto, leggetelo. Se non fate parte della sua coorte, ebbene, leggetelo ugualmente: vi darà modo di imparare molte cose interessanti. Sapevate voi che il capostipite dei trattati venatori è il *De Venatione*, scritto nientemeno che da Arriano, uomo politico della Grecia, geografo, storico, filosofo ed esteta, fin dal II secolo dopo Cristo? Sentite l'elogio che egli fa della caccia: « La caccia non è soltanto un mezzo per procurarsi gli alimenti; non consiste soltanto nello scovare, inseguire ed uccidere la selvaggina. La caccia è anche uno svago dell'occhio e dello spirito; una ricreazione istruttiva e, a un tempo, piacevole, perchè ci porta da un luogo all'altro, ci fa vedere e conoscere paesi diversi, ci accompagna sui monti e lungo i fiumi, in mezzo alle grandi foreste e attraverso le vaste pianure ». Si può esprimere uno spirito sportivamente turistico meglio di così?

E conoscete ciò che stava scritto nel *forum* della Pompei Africana, Timgad, dove l'aristocrazia dell'Urbe si recava per le partite di caccia grossa africana? « Venari, lavari, ludere, hoc est vivere ». (Cacciare, bagnarsi, fare dello sport, questo è vivere!). Principio di igiene turistica che sarebbe pur bello applicare anche oggigiorno.

Ma il capitoletto sulla caccia, come quello sulla pesca, non sono interessanti soltanto per queste considerazioni. Il primo ci fa conoscere infatti la varietà e la distribuzione della selvaggina nelle regioni italiane e il secondo ci documenta sulla fauna ittica; beninteso la fauna che può interessare la pesca sportiva e turistica, cioè quella dei salmonidi (la trota squisita, regina delle nostre acque, i temoli dei nostri fiumi dell'Italia Settentrionale), quella dei ciprinidi (cavedani, tinche, carpe, alose), quella dei carnivori (lucci, pesce persico). Sono note pratiche di zoologia.... gastronomica, che istruiscono e fanno venire al tempo stesso l'acquolina in bocca.

VISTA D'ASSIEME E NOMENCLATURA DELLE PARTI PRINCIPALI DI UNA MOTOCICLETTA. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

Ma passiamo ad altro argomento. Le ferrovie, la lucida rete di rotaie che abbraccia più o meno fittamente i Continenti, chi sapeva mai — nella grande maggioranza di noi tutti — che avessero le loro venerande antenate nelle guide di legno che fin dal 1600 nelle miniere inglesi si utilizzavano per rendere più facile lo scorrimento dei cassoni di carbone trainati dai cavalli? Il libro ce lo insegna; come ci apprende che la prima linea ferroviaria vera e propria, su rotaie di ferro, all'aperto e per servizio pubblico, fu inaugurata nel 1825 in Inghilterra, fra Stockton on Tees e Darlington; ci ricorda le date di apertura dei grandi trafori alpini; ci informa sul graduale sviluppo delle ferrovie nel mondo; nel 1840, km. 7679; nel 1850, chilometri 38.368 (sono in lizza soltanto l'Europa e l'America); nel 1860, km. 108.012 (entrano in scena anche l'Asia, l'Africa e l'Oceania, rispettivamente con le quote di 139, 455 e 307 km.). Poi le tappe vengono « bruciate »: 209.789, 372.429, 617.285 km. rispettivamente nel 1870, 1880, 1890; nel 1912 già si sorpassa il milione di chilometri di ferrovia (l'America da sola vi concorre con 570 mila 108 km.); nel 1932 si tocca la cifra di 1.281.911 km. Al primo gennaio 1933 lo sviluppo chilometrico ferroviario corrisponde « a 32 volte la circonferenza del globo misurata all'equatore, con una lunghezza relativa di 1 chilometro di linea per ogni 100 chilometri quadrati di superficie e di chilometri 6,5 per ogni 10.000 abitanti ».

LA VALVOLA DI UN CILINDRO ED ORGANI CHE LA COMANDANO.

E per le ferrovie italiane? Quale la loro consistenza, la situazione del loro materiale rotabile, il movimento di merci e di viaggiatori che annualmente si svolge sulla rete? Anche qui eccovi subito accontentati dal Manuale: al 31 agosto 1933 la lunghezza della rete misurava chilometri 16.848, di cui 16.075 a scartamento normale; di questi, 4150 a doppio binario, 2091 a trazione elettrica, 1468 in corso di elettrificazione, e km. 3046 in progetto di elettrificazione; alla stessa data si trovavano in costruzione al-

STATO DI PAVIMENTAZIONE DELLE STRADE STATALI, DIVISE PER COMPARTIMENTI, AL 30 GIUGNO 1933.

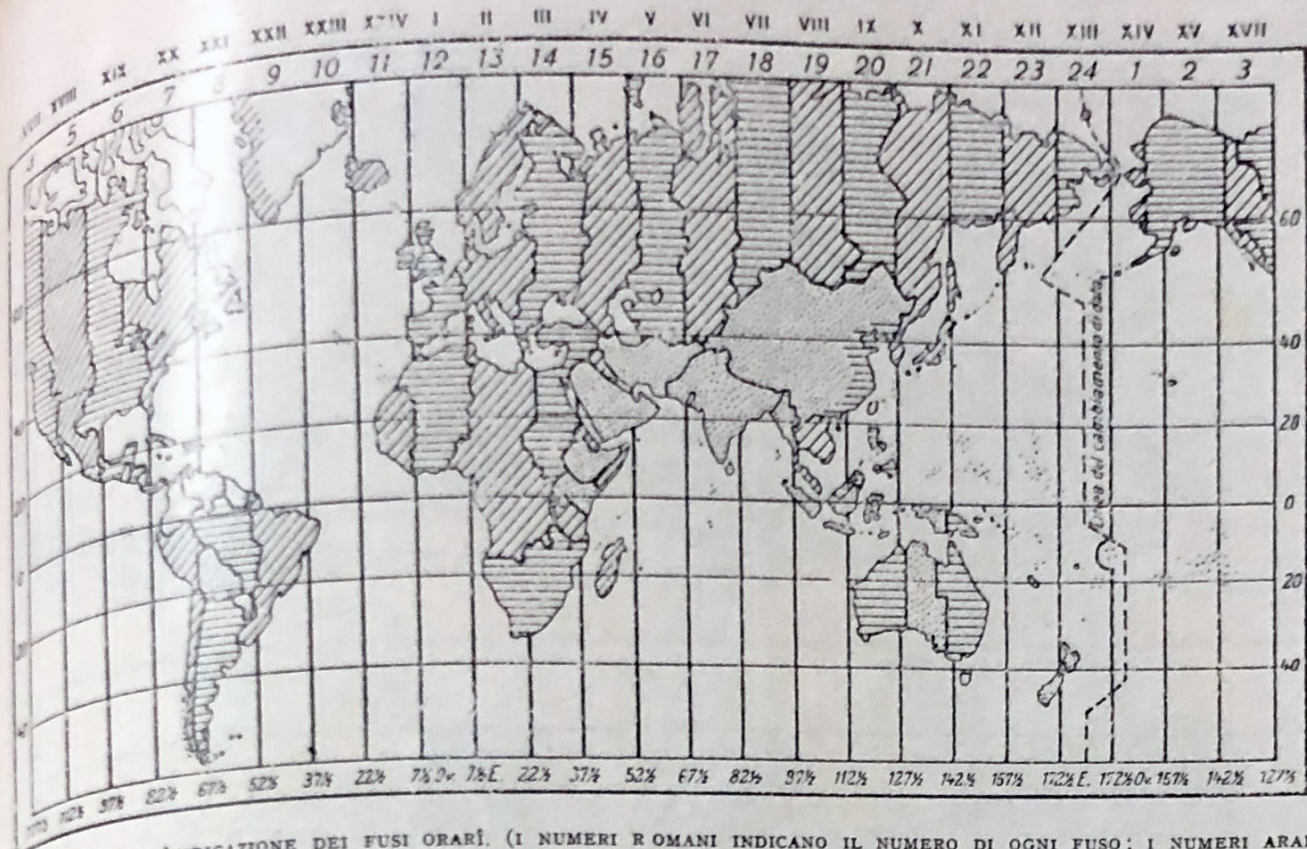
tri 437 chilometri di linee per conto dello Stato e 277 presso imprese private.

Al 31 dicembre 1932 la situazione del materiale rotabile era data da 6156 locomotori, di cui 5203 a vapore e 953 elettrici, 8251 carrozze viaggiatori e postali, 148.025 fra carri merci e bagagliai. Sempre nello stesso anno la percorrenza dei treni fu di 131.799.583 km. con un consumo di 2.094.996 tonn. di combustibile e 393.363.619 kwh. di energia elettrica. I viaggiatori circolanti sulle Ferrovie dello Stato nel 1932 (escluse le linee a scartamento ridotto) furono 80.272.000 circa (viaggiatori chilometro: 6.051.000) con un prodotto di L. 1.195.697.000 (compreso il prodotto dei bagagli), le merci trasportate ammontarono a tonn. 36.969.682 (tonnellate chilometro: 9.220.000) ed il bestiame a 1 milione 740.240 capi, dando un prodotto complessivo di L. 1.916.216.000.

Ma non sono meno interessanti le informazioni sui progressi della velocità media oraria dei treni nazionali e internazionali (chi, se non l'utente abituale, conosce che il Parigi-Roma viaggia con l'alta velocità media oraria di 75 km. sull'intero percorso e costituisce uno dei più rapidi treni internazionali europei; e chi non sente ripetere con orgoglio che i « rapidi » interni italiani corrono ad una media oraria di 89-90 chilometri, superata soltanto da pochi treni inglesi e francesi e in alcuni determinati tratti?). Di questi dati curiosi e interessanti si può far ricca spigolatura quasi ad ogni pagina del Manuale.

Ma è superfluo soffermarci in questo campo, ben vivo per noi, che ne seguiamo la vita giornaliera e ne osserviamo gli sviluppi continui sotto il magnifico impulso animatore del Regime. L'esemplificazione data può bastare, perchè sottintende il molto che noi non abbiamo citato, per brevità.

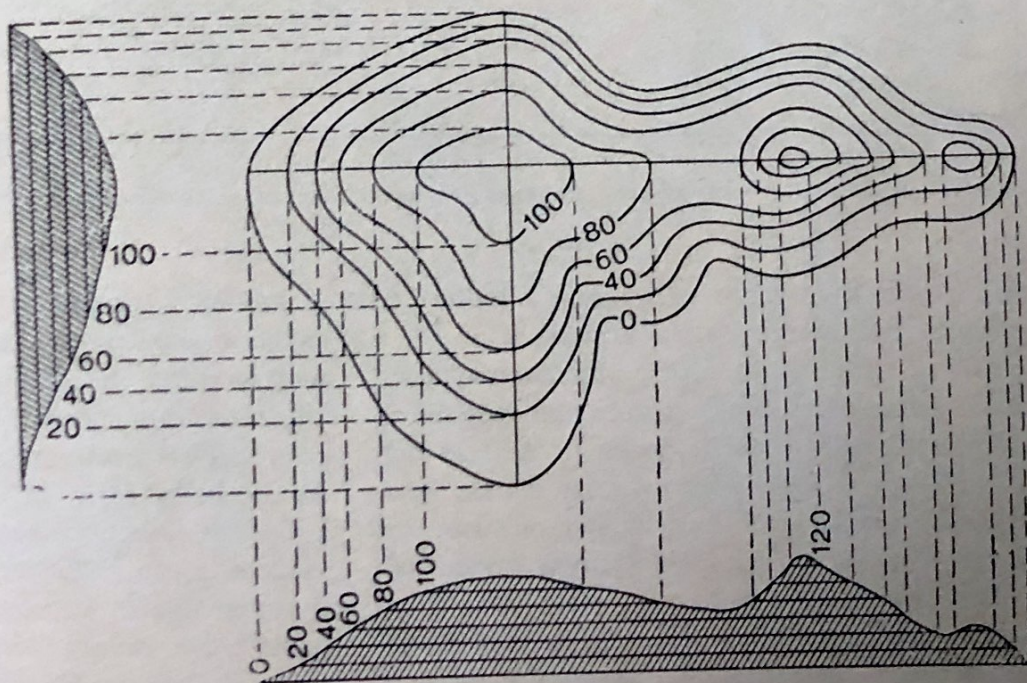
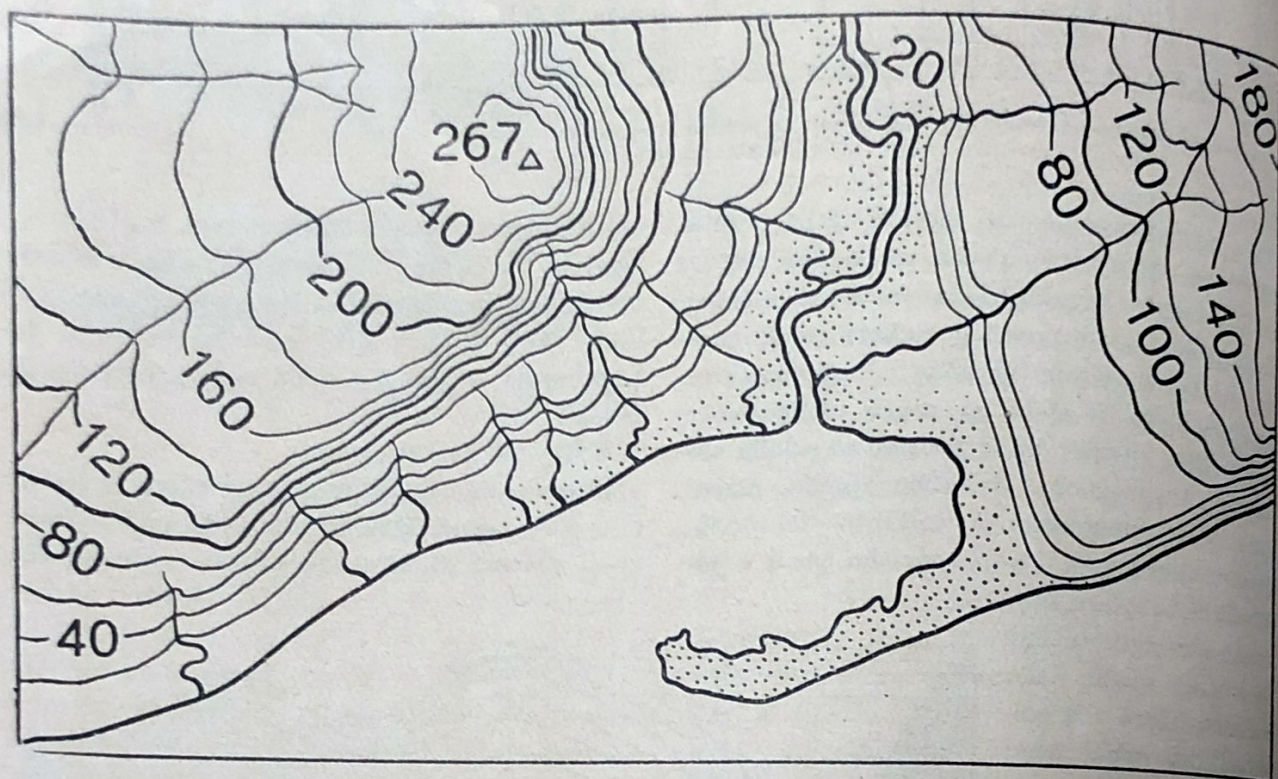
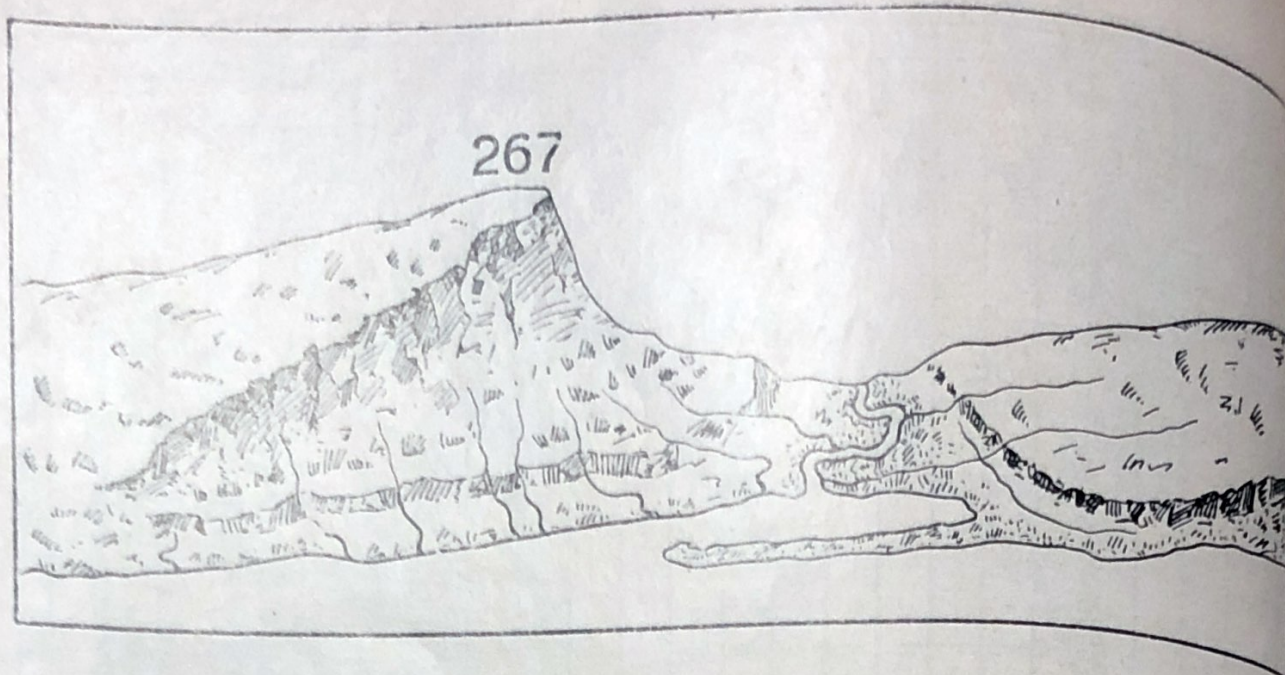
Solo vogliamo ricordare la quantità enorme di dati che son condensati nel volume: tabelle recanti le distanze fra alcune città dell'Italia settentrionale, fra queste e alcune dell'Italia Centrale, fra queste ultime e alcune del Meridione e, infine, delle maggiori città della Sicilia fra di loro; tabelle delle velocità orarie di un veicolo; tabelle che forniscono la composizione delle più comuni miscele carburanti; altre relative alla produzione mondiale del petrolio; alla produzione automobilistica nazionale di autovetture, divise per marche e tipi; alla statistica degli autoveicoli inscritti al P. R. A. al 31 dicembre 1933 e di quelli in circolazione nell'anno 1932 (XI), divisi per provincia, per natura, per età e per forza in cavalli vapore; alle tariffe vigenti delle tasse annuali sugli autoveicoli.

Ma, per uscire dal campo delle cifre e tornare a quello della varietà, soffermiamoci ancora un istante al capitolo sulla bicicletta. Divertente davvero la storia dell'evoluzione del pratico, comodo ed economico veicolo. Chi non è più giovane la ricorda certamente per una visione diretta; qualcuno può rammentare di averla veduta riprodotta attraverso l'immagine in qualche rivista illustrata (magari la stessa nostra Rivista del Touring). Ma chi può a colpo sicuro citare senz'altro le fasi e le date basilari di tale progresso? Eccovene alcuna: la creazione del primo sterzo rudimentale di « quella strana macchina consistente in un cavalletto rigido, sostenuto da due ruote poste l'una dietro all'altra, sul quale l'utente si teneva facilmente in equilibrio, posando di continuo i piedi a terra per spingersi avanti» rimonta al

PLANISFERO CON L'INDICAZIONE DEI FUSI ORARI. (I NUMERI ROMANI INDICANO IL NUMERO DI OGNI FUSO; I NUMERI ARABI, L'ORA DI OGNI FUSO).

1818; l'applicazione dei pedali (alla ruota anteriore, si capisce, quella ruota che aveva gradatamente raggiunto la favolosa altezza di tre metri, collocando il ciclista in posizione rischiosa), risale al 1855; l' applicazione dei cuscinetti a sfere ai mozzi delle ruote è del 1869; quella, importantissima, della catena di trasmissione, del 1880; quella, essenziale, dei pneumatici è soltanto del 1888, (pneumatici grossi e goffi, ma dai quali è derivato il tubolare moderno dell'agile biciclo da corsa); quella della « ruota libera » è soltanto dei primi anni di questo secolo.

La storia del biciclo in Italia è però anche interessante perchè si innesta a quella del Touring, che fra l'altro per primo dimostrò con la carovana ciclo-turistica Milano-Roma del 1895 la possibilità di lunghi percorsi sull'esile cavallo metallico; manifestazione seguita da altre molte e che crebbe con le fortune del leggero veicolo, anche quelle della nostra Istituzione. Oggi le biciclette circolanti in Italia, secondo un calcolo prudenziale, ammontano a 3 milioni 721, di cui oltre 700.000 soltanto in Lombardia e 369.307 nella sola provincia di Milano.

Motus in fine velocior.

Non vogliamo continuare a tenere il lettore con le dande. Meglio, non vogliamo toglierg li il piacere di fare egli stesso tante grade-

COSTRUZIONE DELLE CURVE DI LIVELLO (ISOIPSE DI UNA CARTA).

IN ALTO: PAESAGGIO VEDUTO PROSPETTICAMENTE; IN BASSO: LO STESSO TERRENO RAPPRESENTATO IN PIANTA CON LE CURVE DI LIVELLO.

voli e istruttive scoperte a mano a mano che procede nell'esame del « Manuale ».

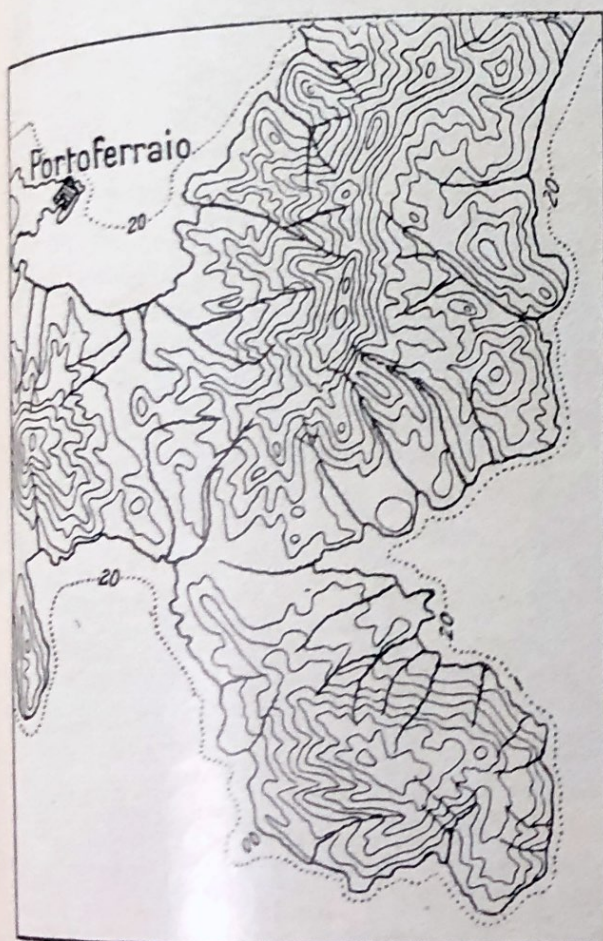
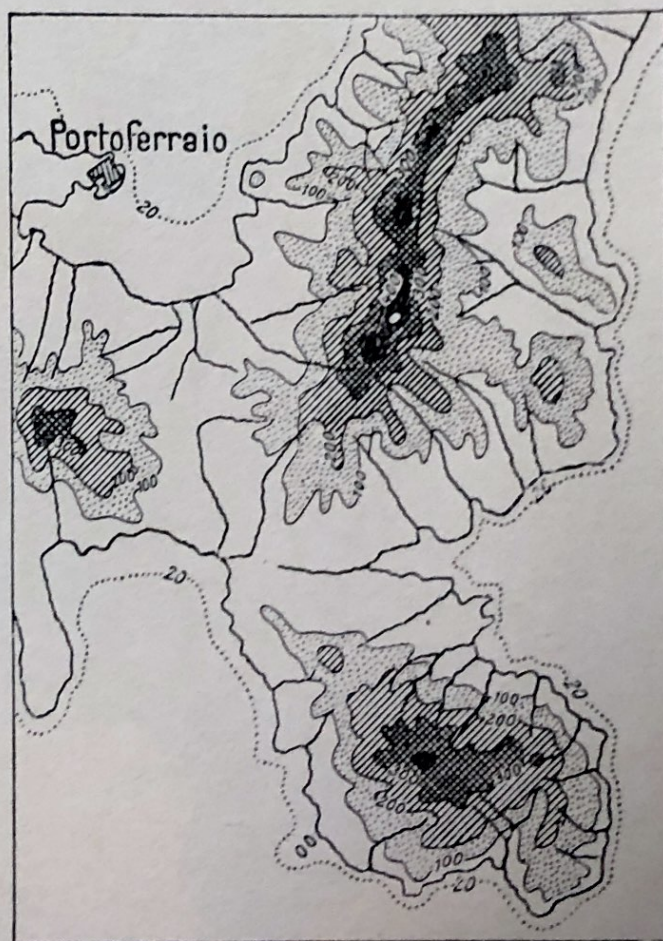
Ma se egli, per esempio, non ha mai navigato, se non conosce le regole che reggono la circolazione dei natanti, legga il capitolo delle « Norme di Navigazione »; ne trarrà informazioni interessanti per la sua cultura personale. In questo capitolo troverà anche dell'altro per risvegliare la sua attenzione: il paragrafo che si riferisce alla navigazione fluviale (lungo i corsi d'acqua naturali e lungo il sistema di canali artificiali della rete padana, ferrarese, litoranea veneta, ecc.) e un cenno al modesto campeggio nautico, fatto con una canoa o una piccola imbarcazione munita di motore fuori bordo e con materiale ridotto ausiliario (una tenda, una vela, pochi viveri). Se vorrà orientarsi sui vari tipi di velieri, veda la bella serie di schizzi al capitolo del « diporto velico »; turismo, in verità, riservato a pochi, aristocratico non solo perchè si svolge spesso lontano dalle grandi masse di popolo, ma perchè non tutti possono evidentemente disporre di un *yacht*, o anche semplicemente di un cotro.

Così, se non ha rudimenti di petrografia e

Sfumo.

Tratteggio.

C... ve di Livello.

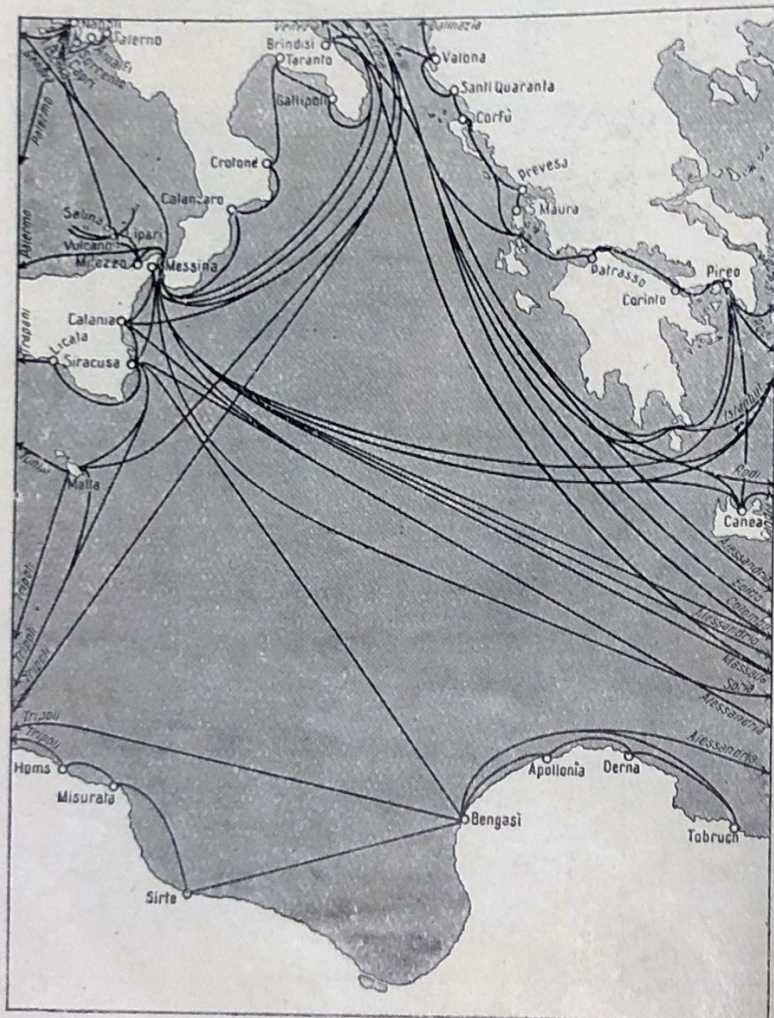
Tinte altimetriche.

VARÎ MOD... RAPPRESENTARE IL RILIEVO DEL TERRENO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

ROCCE STRATIFICATE E PIEGATE COSTITUENTI UN RILIEVO MONTUOSO.
(SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

geologia, studi il succoso capitoletto che svolge a grandi linee l'argomento; se ancora non sa leggere una carta topografica, impari i segreti della sua costruzione e la decifrazione dei segni convenzionali, le varie maniere di rappresentare i terreni. Ne trarrà un diletto grande e un utile forse maggiore per i suoi viaggi. Anche per quelli fatti a tavolino.

Come si fa la simboleggiatura del rilievo montuoso, quella che giustamente ha sempre preoccupato i cartografi? Eccovi il « tratto forte », che sta ad indicare più che tutto la posizione e la direzione della linea di cresta; il « tratteggio », con brevi tratti più o meno avvicinati, non in relazione alla maggiore o minore ripidità del versante, ma alla maggiore o minore illuminazione del monte, supposto comunemente che la sorgente di luce si trovi a NO e alzata di 45 gradi sull'orizzonte (illuminazione obliqua); ecco lo « sfumo », usato con gli stessi criteri; le « tinte altimetriche », dalla cui maggiore o minore intensità si può arguire l'altitudine di una zona; o le « curve di livello » o « isoipse », linee di egual quota, secondo piani orizzontali equidistanti di cui appare l'intersezione col rilievo montuoso. Di ciascuno di questi metodi, sono elencati i pregi e i difetti.

Ma è tempo che ci fermiamo e chiudiamo prima che il lettore con Virgilio ci dica: *Sat prata biberunt*.

G. B.

LE LINEE DI NAVIGAZIONE NEL MARE IONIO E NEL MEDITERRANEO CENTRALE. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE)

Per il *Manuale del Turismo* è stato praticato, ai sottoscrittori che lo prenotarono entro il 31 maggio u. s., il prezzo di L. 12 per copia, ritirata agli sportelli della nostra sede in Milano; di L. 13.50 franco di porto nel Regno e Colonie; di L. 17 all'Estero.

Per le copie acquistate dopo la data suddetta, erano stati fissati rispettivamente i prezzi di L. 15 alla Sede; L. 16,50 per l'Italia e Colonie e L. 20 per l'Estero. Il grande favore che la pubblicazione ha incontrato al semplice suo annunzio ha però consentito di ridurre questi ultimi prezzi come segue:

per copie acquistate agli sportelli alla Sede **L. 13,50,** per l'Italia e Colonie (spediz. raccom.) **L. 15.—**, per l'Estero (spediz. raccom.) **L. 18,50.**

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

COSTUME DI UNA SPOSA DI SARENTINO (ALTO ADIGE).

(fot. A. De Marchi Gherini)
LA VALLE BIOIS COLLE FRAZIONI DI MOLINO E PIÈ FALCADE (NELLO SFONDO, IL M. CIVETTA).

NELLE DOLOMITI AGORDINE

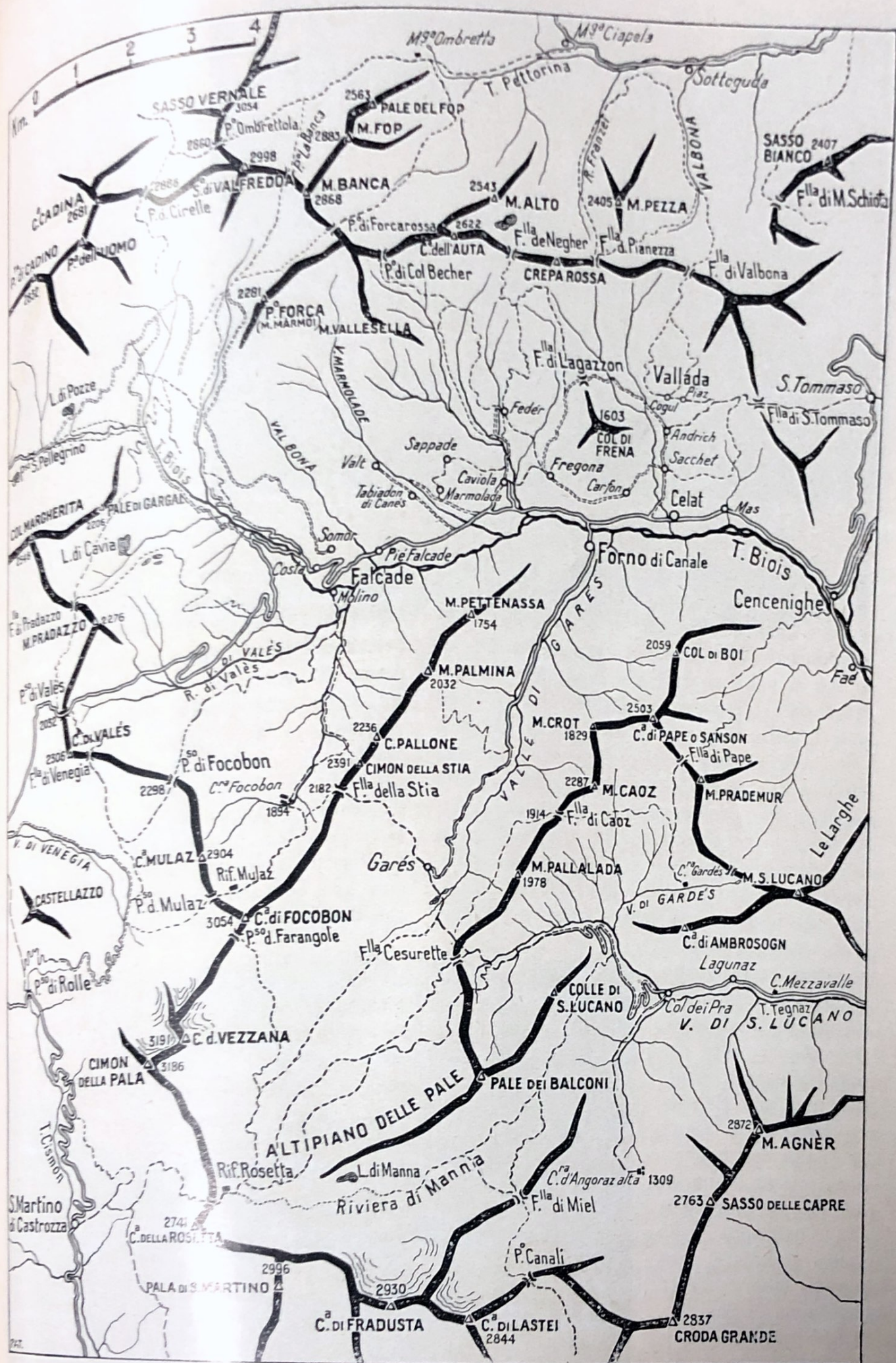
LA VALLE DEL BIOIS

Chi risale il Cordevole dopo Àgordo, diretto alle sponde del lago d'Àlleghe, o alla scintillante Marmolada, o alle celebrate strade che direttamente congiungono l'Agordino con Livinallongo, l'Ampezzano e lo Zoldano, trova a Cencenìghe e lascia sulla sinistra la valle del Biois.

Molti di coloro che in tal modo l'oltrepassano, ignorano che essa ha bellezze non seconde a nessun'altra, tali da compensare ad usura chi voglia dedicar loro una visita o un soggiorno. Si può dirlo senza timore di far dell'esagerazione: questa vallata che ospitò due congressi del Club Alpino (1876 e 1905), che poche estati addietro meritò di essere scelta per uno dei primi campeggi del Touring (a Garés), e che da qualche anno vede sempre più infittirsi le schiere dei villeggianti e moltiplicarsi le casette destinate ad accoglierli, questa vallata non ha ancora raggiunto la larga notorietà che essa merita.

Il Biois, che dà nome alla Valle, raccoglie principalmente acque della catena Valfredda-Auta (Catena meridionale della Marmolada) e del gruppo Focobón-Vezzana (Gruppo nord-orientale delle Pale), ed ha, da Cencenìghe al Passo di S. Pellegrino, ove si origina, una lunghezza di 16 chilometri. Lungo il corso del torrente si svolge la carrozzabile della regione, salendo da Cencenìghe (metri 773) a Falcàde (metri 1297), in un suggestivo paesaggio a mano a mano più aperto e più vario, attraversando il territorio dei tre comuni della vallata e toccandone tutti i centri più importanti.

Primi a farcisi incontro, dopo un tratto di notevole pendenza, rinserrato in mezzo a franose pendici, sono gli abitati di Mas e di

SCHIZZO CARTOGRAFICO DELLA VALLA DEL BIOIS E DELLE REGIONI CONTERMINI (SOTTOGUDA, S. PELLEGRINO, S. MARTINO, S. LUCANO).

(fot. A. De Marchi Gherini)

FORNO DI CANALE E LA VALLE GARÈS

ormai dalla parete della Civetta, superbamente alzata sulla bastionata del Pelsa, fino al nudo altopiano delle Pale e al dorso gibboso delle cime di Focobon. Alla confluenza della Val di Garés, percorsa dalla limpidissima Liera, sta Forno di Canale, (metri 976), *ab antiquo* il punto più importante della zona, tanto che ancor oggi il Vicario foraneo che vi risiede estende la sua giurisdizione, fuor della propria valle, a quella parte dell'alto bacino del Cordevole che è racchiusa fra Cencenighe e il vecchio confine italo-austriaco.

Per entrare in Forno, cccorre portarsi sulla destra del Biois, che si sorpassa su un largo ponte di legno. Per Falcade si seguita invece, come finora, sulla sinistra delle acque. Ancora un tratto alquanto ripido, alcune svolte. Sbocchiamo in una ridente conca, cui inclinano dolcemente, in semicerchio, verdi pendici: Caviola, m. 1084, la gemma della valle. Sopra i coltivi, i più lontani villaggi e i boschi, s'elevano, perpendicolari, ma pur con una cert'aria di famigliarità, le tre cime dell'Auta; accanto, pulite e lisce le pra-

Celàt. Appartengono al Comune di Vallada, che scagliona le sue numerose frazioni tra lo sbocco e la testata di una spaziosa valle secondaria, la « vallata » per antonomasia, se così si vuol interpretare il nome che converrà però riportare piuttosto all'aggettivo *lata*. L'altitudine ancora non forte (Celàt è a 969 s. m.) e più la felice esposizione al sole rendono qui possibile una flora relativamente meridionale e conferiscono ai luoghi un aspetto che appare singolarmente aprico tanto a chi scenda dalla regione più alta, come a chi, venendo dal basso, abbia dietro le spalle l'aspra selvaggia chiusa sopra Agordo. Prosperano i peri e i meli, e in estate occhieggiano grappoli di sambuco e pallidi chicchi di qualche solitaria vite davanti alle case, guardate dall'alta slanciata chiesa di S. Simone. Sulla destra chiudon la vista le morbide cime di Pezza e le roccie dell'Auta; dalla parte opposta, il densissimo bosco della montagna di Sais.

Abbandonato Celàt, la strada avanza pianeggiante, mentre l'occhio allarga il proprio dominio, che spazia

(fot. A. De Marchi Gherini)

IL VILLAGGETTO DI GARÈS NELLA VALLE OMONIMA.

(*fot. A. De Marchi Gherini*)

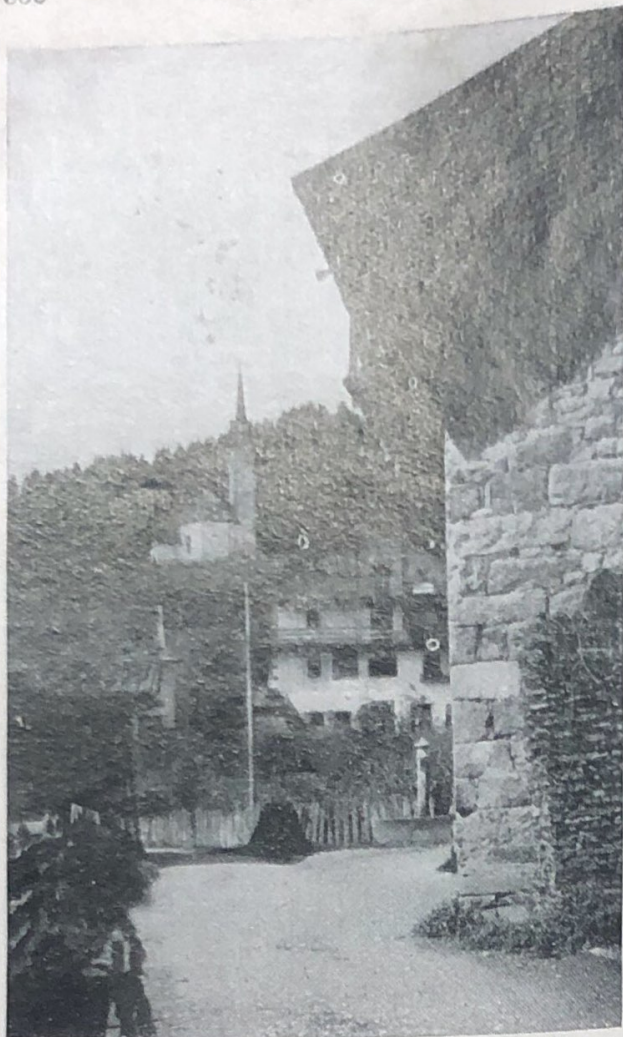
LE PRIME CASE DI PIÈ DI FALCADE. (NELLO SFONDO, LE CIME DELL'AUTA).

terie del Col Bechèr; subito più in là, cenerognoli, i monti di Valfredda. Dal lato opposto aspri boschi, su di un costolone che, alzandosi a mano a mano, va a concludere nelle svelte torri del Focobón. Di fronte, il Mulàz, un po' tozzo e massiccio, allato al Focobón; poi le ondulazioni prative del Passo di Valés e la diritta linea orizzontale di Col di Margherita. Alle spalle, sbarran l'orizzonte il Pelsa verde e grigio e la Civetta cerulea e rosea.

In questo paesaggio si continua dopo Caviola, sempre attraverso piani chiazzati di larici e abeti e costellati di case, e si raggiunge Piè di Falcade (m. 1145). Quì terminava un tempo la carrozzabile, che poco prima dello scoppio della guerra venne proseguita fino a Falcade Alto (m. 1297), villaggio in stupenda posizione panoramica.

La conca di Piè di Falcade è la turisticamente più progredita. Questa frazione, infatti, come Caviola, poco lungi, ha piccoli ma buoni alberghi e offre molte case di alloggio estivo per famiglie. Molino, altra pittoresca frazione all'imbocco per la strada del Mulaz è luogo preferito dagli artisti del pennello che vi trovano larga ispirazione per le loro tele paesistiche.

Da Falcade Alto furon costruite durante la guerra, in parte sul tracciato di vecchie carrarecce e sentieri, due camionabili. L'una pel Passo di Valés (m. 2032), spartiacque tra la valle del Biois e la val di Travignolo (Avisio), è stata mantenuta e si raccorda a Paneveggio con la famosa strada S. Martino di Castrozza - Passo di Rolle - Predazzo. Frequenti interruzioni subite in passato dalla viabilità, e forse anche la mancanza sul valico di un alberghetto che attiri visitatori, han reso scarso il transito su questa arteria del mondo dolomitico, secondaria bensì, ma fornita di caratteristiche proprie e di sicuro avvenire. L'impresa Buzzati, di Bribano e Agordo, dal 1929 vi effettua un autoservizio turistico diretto tra Agordo e S. Martino di Castrozza: e questo fatto, unitamente ad una buona manutenzione della strada, ha contribuito e ancora contribuirà ad una maggiore rinomanza dell'interessante valico.

L'altra camionabile cui accennavo, alimentava, seguendo sulla destra l'alto corso del Biois, le posizioni italiane intorno al Passo di S. Pellegrino (m. 1910). Pur dopo 7 anni di abbandono, le sue condizioni sono tali che non occorrerebbe una somma enorme per far-

(fot. A. De Marchi Gherini)

LA CHIESA DI CAVIOLA (COMUNE DI FALCADE).

ne una buona carrozzabile. Dal passo (ove è stato riaperto l'Ospizio Albergo di S. Pellegrino, fondato nel 1358 dalla Comunità di Moena e distrutto all'inizio delle ostilità nel 1915, insieme con la annessa chiesuola e con un albergo sottostante, pure ricostruito), una carreggiabile, accessibile anche ad automobili, conduce a Moena in Val di Fassa. È indubitato che la sistemazione delle comunicazioni tra Falcade e Moena avvantaggerebbe non poco lo sviluppo turistico della valle del Biois.

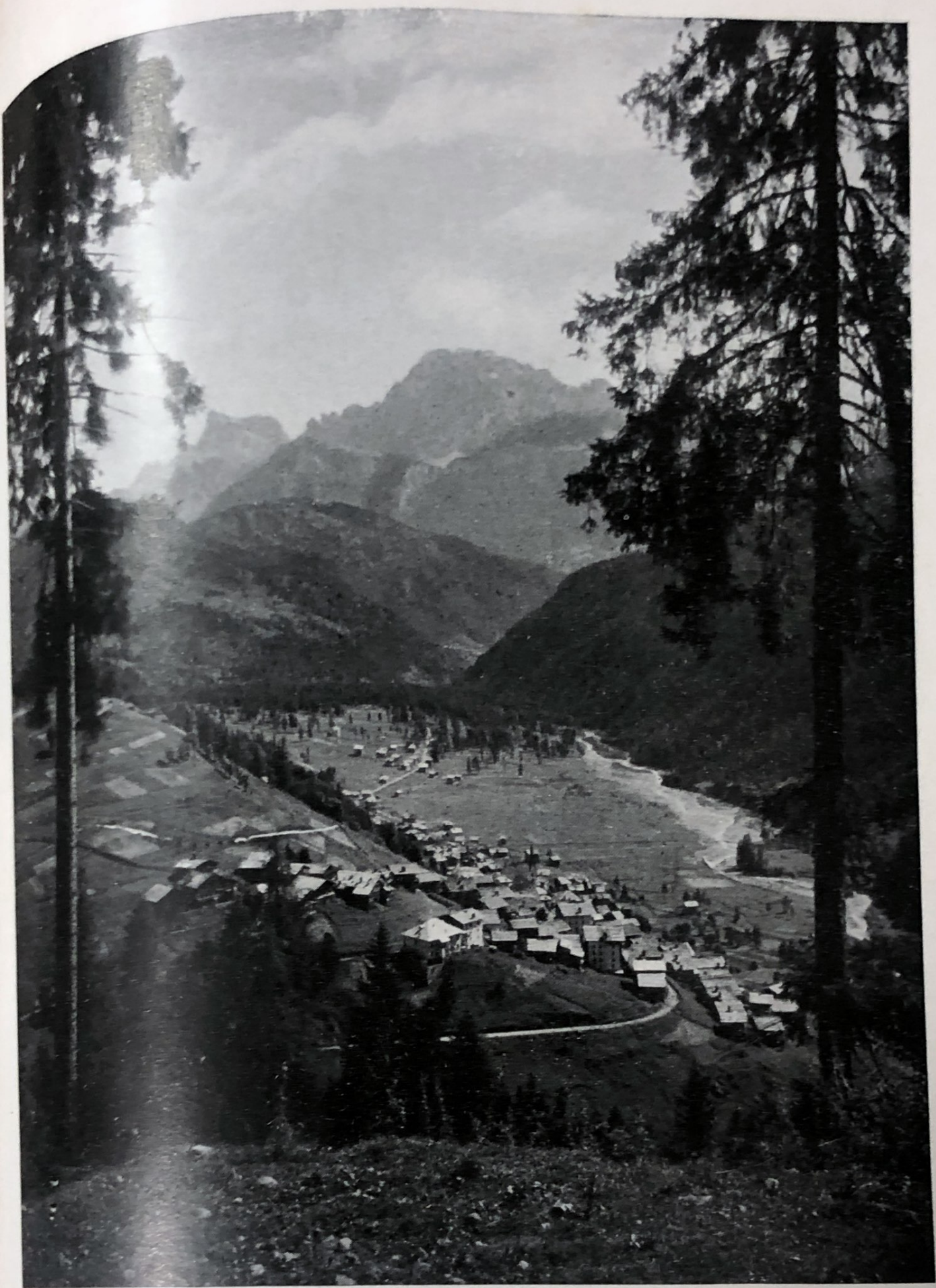
Allo scopo, il Comune di Falcade impiegò nel primo anno dopo la guerra ingenti sussidi governativi per la disoccupazione. Senonchè, invece di accontentarsi di riattare la strada militare, volle — pur pensando che i mezzi erano insufficienti, ma confidando che Moena si addossasse il carico dei lavori sul proprio territorio — iniziare un nuovo tronco, e di grande stile, sulla sinistra del Biois. Come era prevedibile, i fondi non bastarono. Poi sui lavori abbandonati si abbattè una frana che annullò gran parte dell'opera compiuta.

Quanto è stato detto fin qui vale specialmente per coloro che, percorrendo le carrozzabili su una veloce macchina, debbono aver l'occhio... sintetico e raccogliere impressioni e visioni d'insieme. Ma poichè in montagna veri privilegiati son quelli che si servono sopratutto, come mezzo di locomozione, delle gambe, e possono permettersi di aver l'occhio.... analitico, veniamo a qualche particolare.

L'amatore d'arte, o curioso dei ricordi del passato in genere, salga con breve cammino all'antica comparrocchiale di Vallada, la chiesa di S. Simone, che dalle verdi falde prative del monte Celentone, ove s'eleva romanticamente attorniata dal Cimitero e da boschi di bellissimi faggi e aceri, guarda per lunga distesa la valle.

Vuole la tradizione, che, ai vecchi tempi in cui poche ancora erano in questa contrada le chiese, al momento delle funzioni religio-

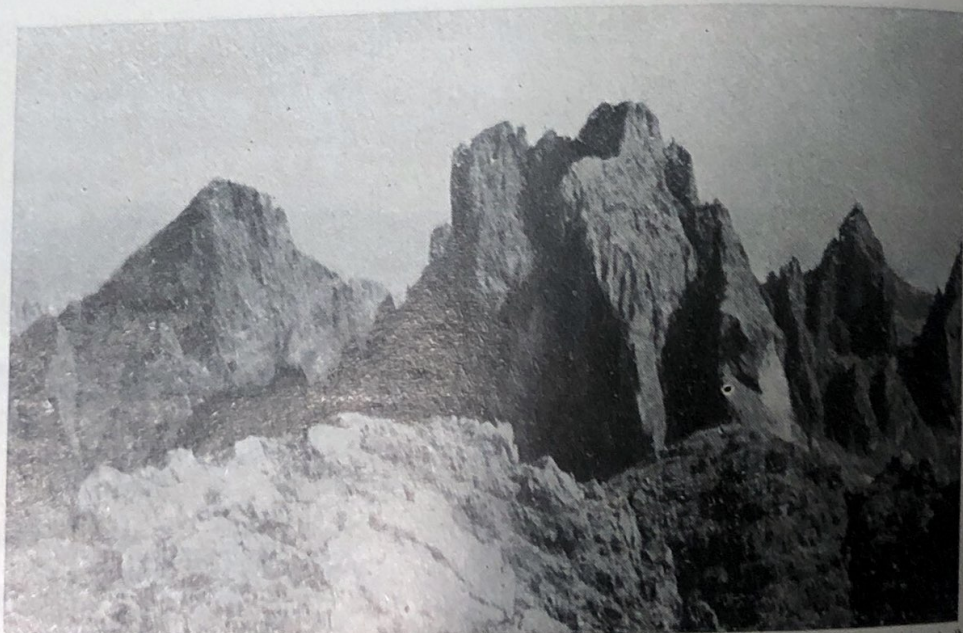
(fot. A. De Marchi Gherini)

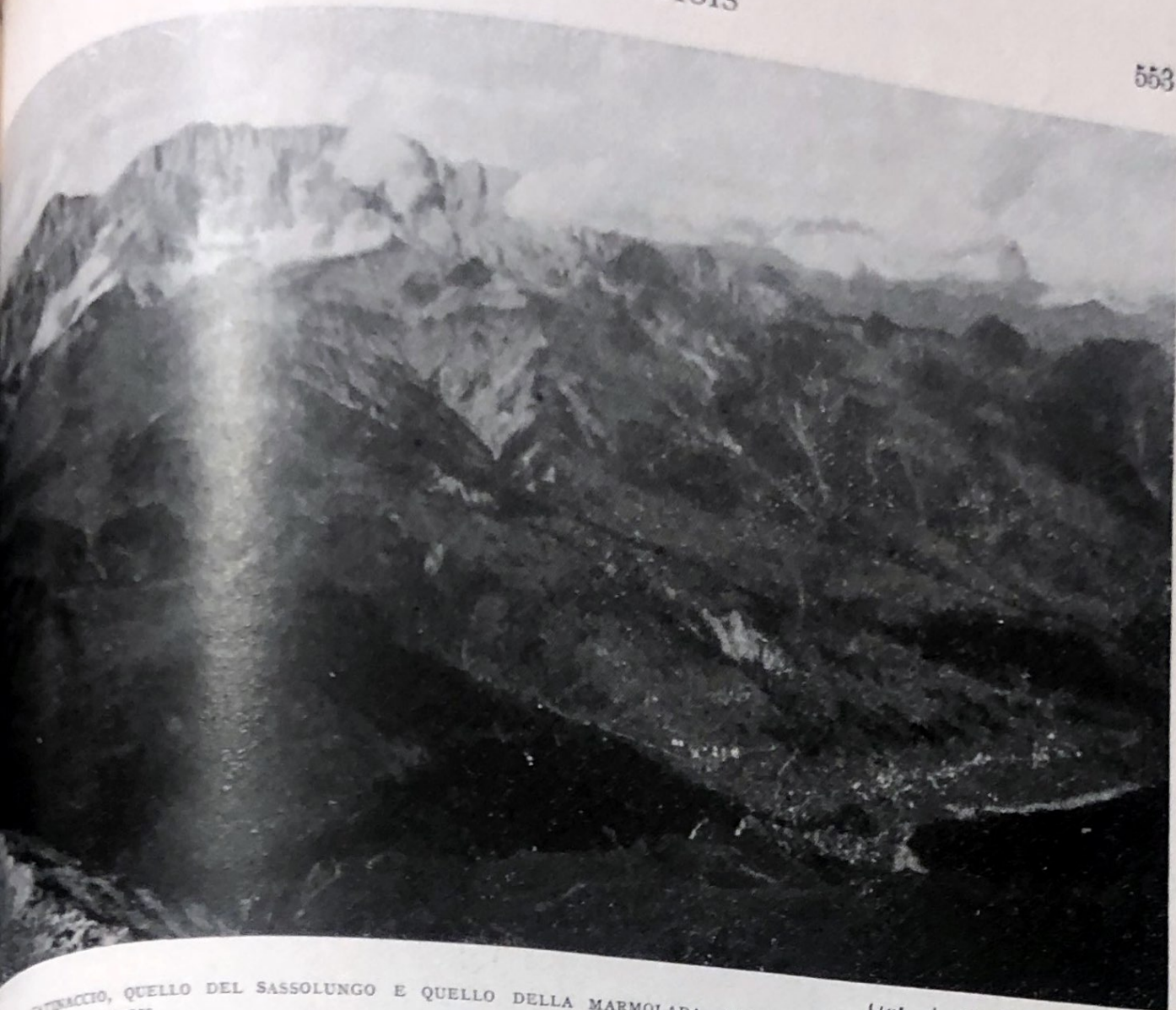
UNA CASA TIPICA DI VAL BIOIS.

(*fot. A. De Marchi Gherini*)
FALCADE E LA VALLE BIOIS DALLA STRADA DEL PASSO VALÈS. (NELLO SFONDO, IL M. PELMO E IL M. CIVETTA).

se si esponesse a S. Simone un grande segnale, e che i fedeli dei lontani villaggi, raccoltisi in luogo donde segnale e chiesa si scorgevano, assistessero così a distanza alla Messa. La chiesa è monumento nazionale, non tanto per la sua antichità (nella forma attuale risale al XIV secolo, ma dovette certamente essere costruita su stabilimento di

IL VASTO PANORAMA DOLOMITICO CHE SI PUÒ AMMIRARE DALLA CIMA DEL MULÀZ. - SFILANO, DA SINISTRA A DESTRA, SUCCESS... DIONALE DI QUESTA MONT...

non poco anteriore, chè una bolla di papa Lucio III nel 1184 menziona la cappella di S. Simone di Canale di Sopra, insieme ad altre dell'alto bacino del Cordevole), quanto per gli affreschi di cui internamente la rivestì tutta Paris Bordone (1500-1570) allorchè, fuggito o esiliato da Treviso, ebbe a dimorar lungamente in Val Cordevole e a lasciarvi non poche sue opere.

Queste di S. Simone pare fossero da lui eseguite senza tutto l'impegno, ed ebbero poi a soffrire assai da incoscienti mutamenti e ingrandimenti, cui nella seconda metà del secolo XVIII venne assoggettata la chiesa, che corse perfino il pericolo d'esser abbattuta per venir sostituita da una nuova di maggiori proporzioni. Gran parte degli affreschi — e tra essi quelli della volta — andarono distrutti; altri, miseramente guastati. Nondimeno ciò che resta, e che recentemente è stato assicurato da accurati restauri rivoltisi pure al vetusto campanile, è più che sufficiente per ispirare vivo interesse agli intenditori e ai visi-

(fot. A. De Marchi Gherini)

LE CIME DI FOCOBON E LA TORRE DI CAMPIDO.

DEL CATINACCIO, QUELLO DEL SASSOLUNGO E QUELLO DELLA MARMOLADA, CARATTERIZZATO DALL'ENORME PARETE MERI-
DESTRA, LA VAL BIOIS. (fot. A. De Marchi Gherini)

tori, e per giustificare il vanto che il paese della chiesa. Nella quale sono pure, de- di osservazione, alcune sculture lignee dovute a scolari di Valentino Besarel di Zoldo (1829-1902), chè in Vallada è tuttora viva una tradizione di valorosi intagliatori.

La parrocchiale di Canale si orna sulla facciata di un bel medaglione di terracotta, opera del Besarel; nell'interno conserva un tabernacolo attribuito ad Andrea Brustolon di Zoldo (1662-1732), una statua di uno scolaro del Besarel, e un'altra statua di Giovanni Melchiori (1696-1778) il quale, nato fra queste montagne e precisamente a Caviola, lasciò sotto i patrii cieli i suoi primissimi lavori, e i più belli a Venezia, ove s'acquistò fama duratura. Di lui, oltre la statua lignea ora menzionata, si conservano quassù un crocefisso di legno nella parrocchiale di Falcade e un armadio (lavoro di esordiente) nella chiesetta di Caviola.

(fot. A. De Marchi Gherini)
IL RIFUGIO MULAZ E, A DESTRA, IL GRUPPO DI FOCOBON.

Altro di menziona-

(*fot. A. De Marchi Gherini*)
CASE E FIENILI DI PIÈ FALCADE. NELLO SFONDO IL FOCOBÒN (GRUPPO DELLE PALE DI S. MARTINO).

bile gli edifizi sacri della valle non hanno, quantunque tutti siano di più o meno venerabile età. Antica è la chiesuola di S. Rocco a Celàt di Vallada, iniziata nel 1564 in occasione di una pestilenza, e ultimata nel 1576. La chiesa di Falcade risale al 1600, ma la sua forma attuale è del secolo scorso. Quella di Caviola fu consacrata nel 1715. Di Forno di Canale si sa dal già ricordato documento di Lucio III che vi esisteva una cappella nel secolo XII; ma la presente parrocchiale fu costruita nel 1859 e ne stese il disegno Giuseppe Segusini di Feltre (1801-1876). Notizie precise ci mancano sulle chiesuole di Garés, Sappade (Falcade) e Carfón (Canale), le quali tutte però evidentemente non sono di ieri. Di questi ultimissimi anni è invece una nuova chiesa a Sachet di Vallada; ma non pare che abbia a costituire una gloria architettonica.

Qualche interessante via con vecchie case dalle belle linee di stile veneto ha Forno, in prossimità della piazza principale; armoniose case settecentesche, in singolare contrasto con costruzioni moderne e anche con meno recenti abitazioni, ove ha più posto il legno che la muratura, s'incontrano dappertutto, per esempio a Celàt, a Caviola, a Marmolada.

⁂

Meno fortuna del turista appassionato di arte ha quello che specialmente si diletta di ricerche e ricordi storici nel senso stretto della parola. Anche la valle del Biois, s'intende bene, ha la sua storia. Alcuni pochi documenti, che del resto non risiedono in luogo, gettano qualche sprazzo di luce sullo stato della vallata nel Medioevo; pei tempi meno antichi, dal Concilio di Trento in poi, abbondanti informazioni sono state tratte e si traggono dall'Archivio Parrocchiale di Canale. Ma si tratta, tutto sommato, di notizie e di fatti di risonanza meramente locale. Donde sian venuti i primi abitatori, e particolarmente se siano saliti dal basso a ritroso del Cordevole, ovvero sian scesi dal Trentino attraverso i valichi di S. Pellegrino e di Valés, è difficile precisare. Certamente per l'addietro i rapporti della regione con le valli di Fassa e di Fiemme e anche con l'Alto Adige erano molto più frequenti e più stretti che non al presente; questo tuttavia non basta per asserire l'origine trentina della popolazione. Anche le condizioni dialettali non illuminano molto sulla questione. Il dialetto della valle del Biois fu dall'Ascoli, che gli dedicò alcune pagine dei suoi celebri saggi ladini, classificato tra i « ladino-veneti »: in altri termini, una volta si parlò qui ladino come

(fot. A. De Marchi Gherini)

FRAZ. MOLINO DEL COMUNE DI FALCADE. (NELLO SFONDO, LE CIME DI FOCOBÒN).

pettora si parla nella finitima Val di Fassa, nel bacino più alto del Cordevole (Livinallongo) e nel confinante comune di Rocca Pietore (Val Pettorina, affluente del Cordevole), nel quale ultimo peraltro la « ladinità » non era già più integra; poi a poco a poco l'antico linguaggio è venuto cedendo all'ondata crescente dei parlari della pianura veneta; padovano e trevigiano allargano ogni giorno il proprio dominio, e di ladino ormai la vallata conserva soltanto dei resti, vitali specialmente a Falcade, resti la cui raccolta può dilettare qualche turista dialettogo.

Tali residui non autorizzano però a concludere sull'origine della popolazione locale da quella della vallata dell'Avisio e d'altre vicine zone trentine; è notorio, infatti, come il ladino costituisse nel Medioevo un blocco che andava dalla Lombardia a Trieste, e come le attuali parlate ladine non rappresentino altro che sopravvivenze di quel blocco, dovute a particolari ragioni geografiche e storiche. Quel che si sa di certo sulla valle del Biois nel Medioevo è che già nel secolo XII, come fu detto, vi si trovavano delle cappelle, e che notevoli estensioni di terreno erano di dominio ecclesiastico.

Molto incremento portarono ai luoghi le miniere di ferro che esistevano presso Canale, in località non bene precisata, e che si sfruttarono a partire, pare, dal secolo XIV e fino al 1748, anno in cui una tremenda piena distrusse i forni fusori che avevano dato origine al nome Forno. Più tardi cominciò, e durò sino al finire del secolo XVIII, lo sfruttamento delle miniere di Garés, di cui si vede tuttora traccia, e dalle quali si ricavava rame e mercurio. La cessazione dell'industria mineraria ridusse soltanto ai prati e ai boschi le fonti di sostentamento. Nel campo dello sfruttamento zootecnico, Canale ha il vanto di aver istituita la prima latteria cooperativa del Bellunese; adesso quasi ogni villaggio ha il suo *casello*, come volgarmente suona il nome di tale istituzione.

Politicamente il territorio del Biois ha seguito, in complesso, le vicende di Feltre e Belluno. Al principio del secolo XV vi si stabilì il dominio veneziano; dopo Campoformio quello austriaco; e nel '66, finalmente, l'Italia. L'ultima guerra trasformò in sanguinose arene di terribili lotte molte delle azzurrine crode e delle verdi insellature che fan corona alla vallata; basti ricordare come Cima Bocche e le Cime di Costabella s'alzino sul passo di S. Pellegrino, che vide nel maggio del '15 uno dei primissimi sbalzi dei nostri. Del massimo interesse è una visita al Passo delle Selle (m. 2531, ore 2.15 da S. Pellegrino) dove, sul versante che

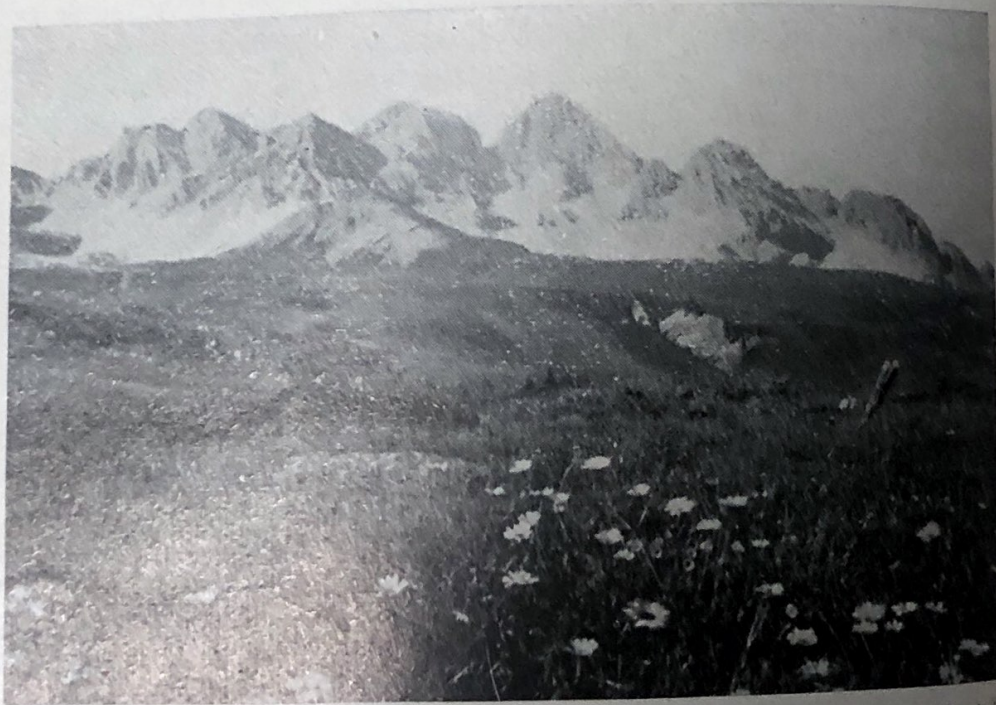
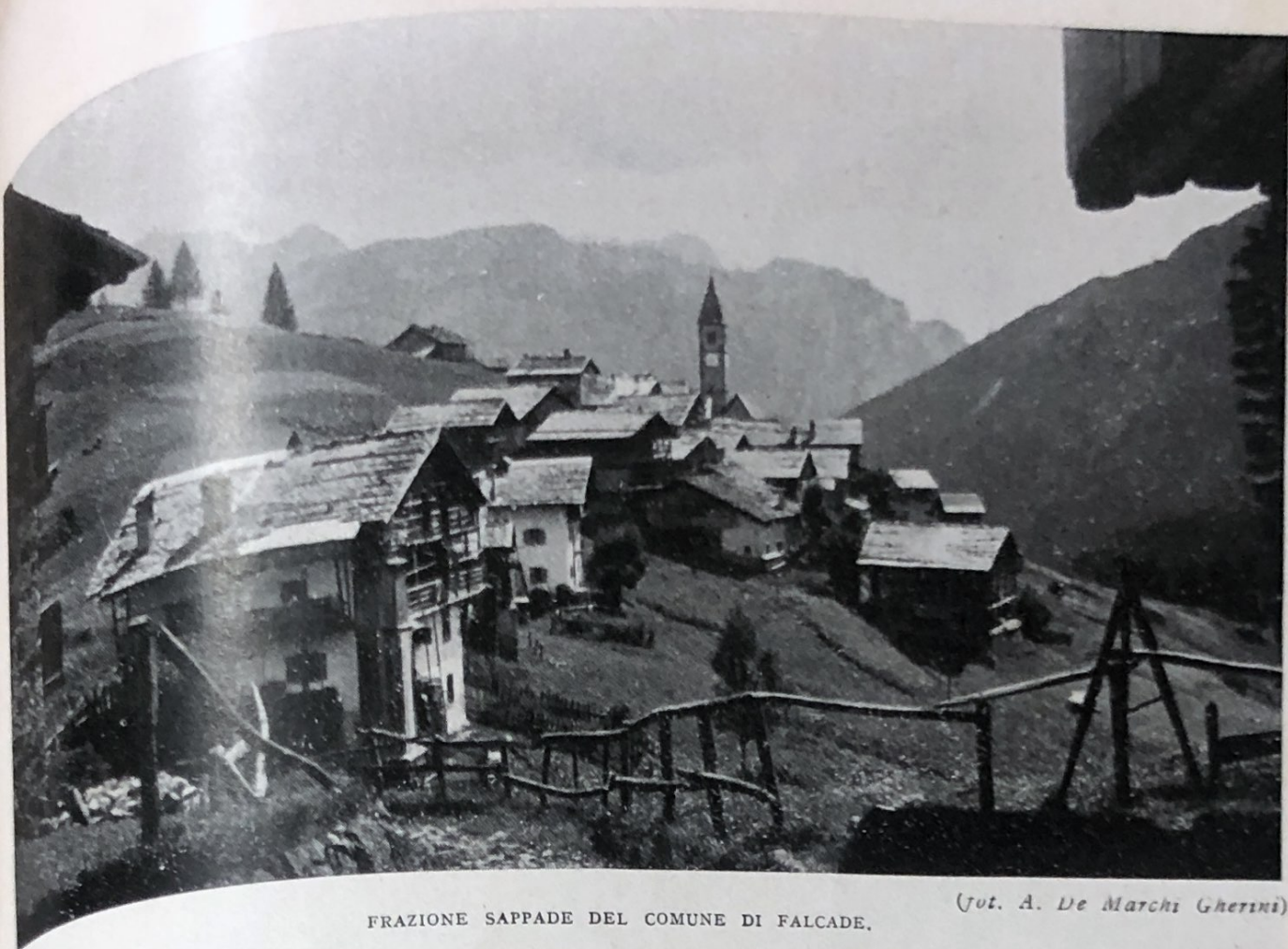
(fot. Andrich, Canale)
LA GOLA DELLE COMELLE, E L'AUDACE SENTIERO CHE LA RISALE.

omonima (1), lunga circa 7 chilometri, verde di molti prati e di boschi, chiusa dalle massiccie muraglie del Focobón e dal severo orlo dell'Altopiano delle Pale, tagliato dalla stretta gola donde precipita la voluminosa cascata delle Comelle; Carfón, solatio villaggetto, patria di Valerio da Pos (1740-1822), poeta e contadino non privo di cultura umanistica, che in satirici e giocosi versi italiani e veneziani, e citando Orazio e Giovenale, sfogò l'estro bizzarro ed aspro, acquistandosi fuor del natío borgo fama d'autore tutt'altro che spregevole, e lasciando a noi con la sua opera (in parte a stampa e in parte manoscritta presso l'Archivio Comunale di Belluno) un documento non senza valore per lo studio degli spiriti d'Italia sull'alba del Risorgimento; Fregona, ai piedi del bellissimo Col di Frena; Fedèr e Colmiaen, al margine dei boschi che digradan dalle cime dell'Auta; Marmolada e Valt, romiti; e, in magnifica posizione dominante la valle, Sappade, che dette i natali e l'idioma ad un arguto verseggiatore, il prof. Don Pietro Folladòr (1827-1871), cui si debbono probabilmente gli unici e certamente i più insigni monumenti letterari del vecchio dialetto paesano.

E poi agevoli escursioni: la cima del Col di Frena (m. 1603), caratteristico cono erboso, alto sulla sinistra del Biois, d'onde la guarda la Val dei Monzoni, si annida tuttora un'imponente città di caverne e baraccamenti austriaci. Molto meno ben conservate, ma tuttavia impressionanti nei loro resti, sono le opere italiane sopra il Passo delle Cirelle (m. 2682), tra rocce e ghiaie e sul margine di precipiti ciglioni.

***

Ecco, pei modesti camminatori, i paesetti non toccati dalla carrozzabile: Garés, alla conca terminale della solitaria valle

(1) L'angusta carrettabile che sale a questo ameno paesello si può tuttavia rimontare con piccole macchine, tipo « Balilla ».

(fot. A. De Marchi Gherini)
FIORITURA AL PASSO DI S. PELLEGRINO.

FRAZIONE SAPPADE DEL COMUNE DI FALCADE. (fot. A. De Marchi Gherini)

vista corre dal Pelmo e dalla strada agordina alla Fradusta e alla Pala di S. Martino; la Forcella di Lagazzón (m. 1360), idillica insellatura prativa, solcata da una serie di minuscoli rivi che paion creati per giochi di bimbi; la Forcella di S. Tomaso (m. 1367), donde la discesa alle frazioni dell'omonimo comune e, per carrozzabile, a Cencenighe, offre un colpo d'occhio di rara bellezza sui Cantoni di Pelsa e sull'incassato canale del Cordevole prima di Alleghe; la cascata delle Barezze (m. 1439), scavata dal furioso Caón tra dure rocce rosse; il sentiero che dalle case di Costa conduce tra coltivi e dense faggete a Falcade, dominando con incantevole vista la carrozzabile, il Biois e la vallata di Focobón.

L'alpinista arrampicatore ha a sua disposizione le pareti a picco delle Tre Cime dell'Auta, le Cime di Focobón, la Cima di Campido, la Cima Zopel, i Lastei di Focobón, la Punta Tasca, il Sasso di Valfredda e qualche altra salita di natura strettamente alpinistica. Facile è la vetta della Vezzana. Il Rifugio del Mulaz, è ottimo punto di partenza pel Cimón della Pala. Ascensioni verso l'Altopiano delle Pale possono essere effettuate partendo da Garés. Del resto, la bontà delle comunicazioni rende possibile lo spostamento rapido e comodo verso altre zone alpini-

LA FRAZIONE DI SAPPADE E IL GRUPPO DEI MARMOI.

(*fot. A. De Marchi Gherini*)

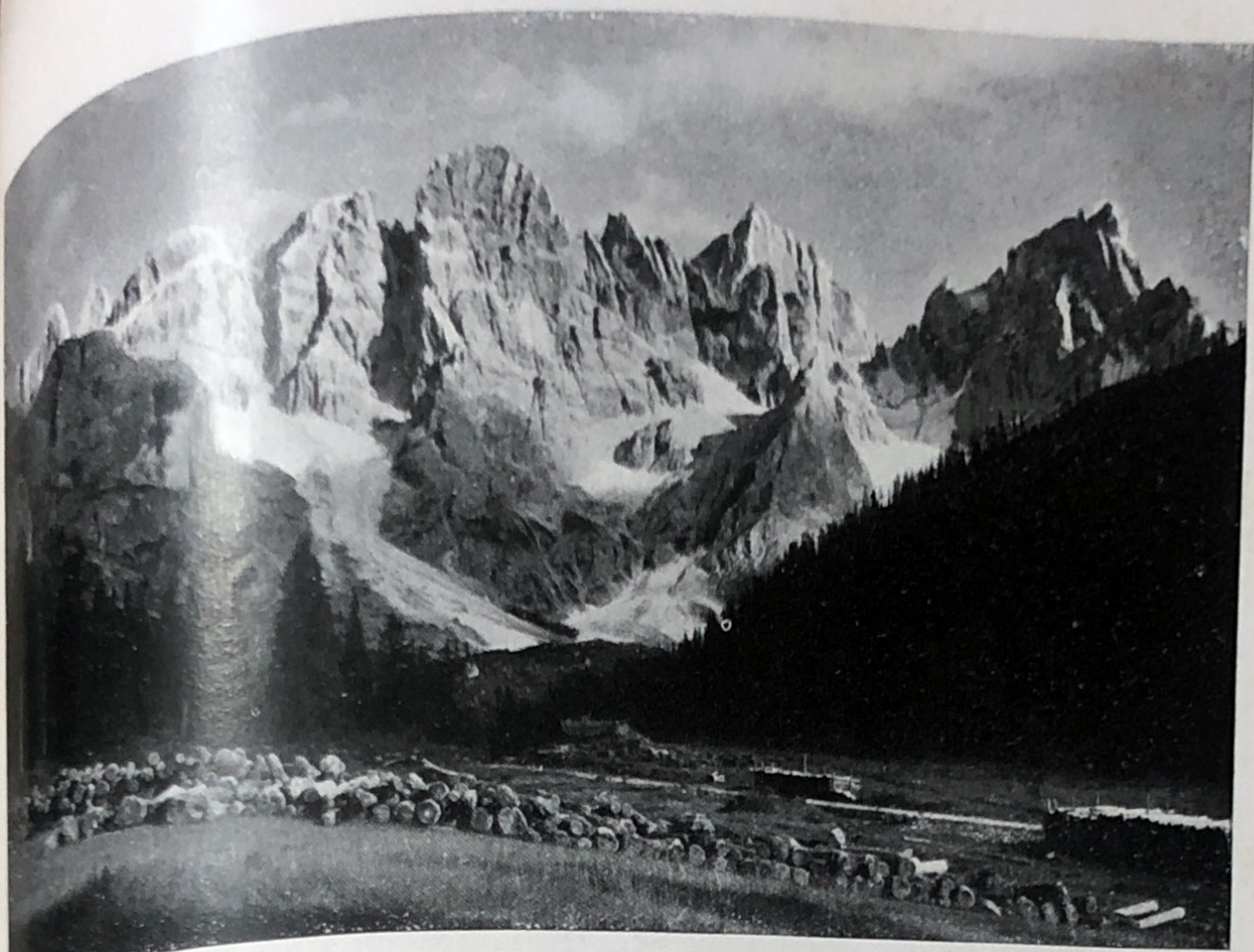
GRUPPO CENTRALE DELLE PALE DI SAN MARTINO, VEDUTO DALLA CIMA DEL MULÀZ.

stiche quali, per citarne alcune, quella della Marmolada, del Gruppo di Sella, del Gruppo della Civetta.

Infine, il turista d'alta montagna, salitore modesto in fatto di vette vertiginose, ma appassionato di ogni elevato tragitto, può godersi qui alcuni tra gli itinerari più entusiasmanti delle Dolomiti. Non mi riferisco ai passaggi relativamente bassi che mettono verso Agordo nella amena valle di S. Lucano (Forcella delle Cesurette, m. 1807), verso la Marmolada in Valle Pettorina (Forcella della Pianezza, m. 2048; Forcella del Négher, m. 2287; Passo del Col Bechèr, m. 2305; Passo di Forcarossa, m. 2486), verso il Trentino in Val Fassa o Val di Fiemme o Val del Cismon (Passo di S. Pellegrino e passo di Valés già ricordati), passaggi tutti che sono nondimeno raccomandabili per magnificenze panoramiche. Mi riferisco invece agli itinerari della Gola delle Comelle, del Rifugio del Mulàz e del Passo delle Cirelle.

Attraverso l'impressionante orrido della Gola delle Comelle, incassata tra immense pareti selvagge, un sentiero segnato, da Garés, passando su un aereo ponticello la Cascata già menzionata, conduce al Rifugio della Rosetta (m. 2600), centro principale delle traversate e delle ascensioni che han reso famoso S. Martino di Castrozza. Il Rifugio del Mulàz (m. 2620) fu costruito nel 1907 dal C.A.I. di Venezia, nella conca rupestre che sta tra l'omonimo monte e il Focobón, di fronte ad uno splendido scenario di ardite rocce e ghiacciati canaloni. L'accesso da Piè di Falcade è per un ben tracciato sentiero, che nella parte più alta può come pochi dare al turista la sensazione di esser penetrato nel più vivo cuore del fantastico regno dolomitico. Dal rifugio, due buoni cammini marcati portano rispettivamente al Passo di Rolle e all'alta e non facilissima Forcella di Valgrande o delle Faràngole (m. 2800), donde per ghiaie e selvagge rocce al Rifugio della Rosetta sopra detto; entrambi questi percorsi sono di sovrana bellezza, mentre grandioso — nel vero senso della parola — è il panorama che si apre dalla sommità del Mulàz (m. 2904), congiunta al rifugio mediante un terzo, breve e facilissimo sentiero segnato.

---

(1) A meglio rendersi conto della zona servono ottimamente a turisti ed alpinisti i due fogli della *Carta delle zone turistiche d'Italia*, del T. C. I. al 1:50,000, fogli « S. Martino di Castrozza e Gruppo delle Pale di San Martino » e « Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Sella e Sassolungo ».

GRUPPO DELLE PALE DI S. MARTINO (VERS. DI PANEVEGGIO). (*fot. A. De Marchi Gherini*)

Ultima in questa esposizione, ma non inferiore certo per diletto e magnificenza, è la via che da Falcade conduce al Rifugio Contrin, sotto la Marmolada, pei casolari di Fuchiade e il Passo delle Cirelle (m. 2686). Alquanto erto e faticoso nel versante che guarda S. Pellegrino, a conche e ripiani nel versante verso Canazei, questo tragitto, anch'esso marcato, può gareggiar con i più noti del Gruppo di Sella e del Catinaccio, che ricorda nelle caratteristiche del paesaggio immediato.

I tre itinerari ora accennati bastano ad assicurare alla Valle del Biois un avvenire turistico di primaria importanza.

Perchè un movimento di tal genere si convogli rilevante in una plaga montana, è necessario che si formi una sorta di tradizione. Siffatta tradizione è ancora agli inizi in Valle di Biois. Ad accelerarne la formazione gioverebbe molto una sistemazione disciplinata e metodica, semplicemente fatta con segnavia e tabelle indicatrici, di molti bellissimi sentieri che vedrebbero con tali provvidenze moltiplicati i visitatori; e moltissimo gioverebbe l'apertura presso Garés di un rifugio o di un alberghetto che rendesse più comoda la traversata delle Comelle, e l'apertura di un altro rifugio che servisse la zona Cime di Valfredda - Forcarossa - Cime dell'Auta, poichè l'Ospizio di S. Pellegrino ne è alquanto lontano, pure essendo molto atto per sports invernali e come luogo di elevata villeggiatura. È sperabile che il progressivo crescere delle forze sportive e dell'amore all'alpe consenta presto ulteriori iniziative e opere fra queste montagne. Ed è poi augurabile che si sviluppi rapidamente nei proprietari degli alberghi locali, che pure offrono, a quanti amano le semplici e schiette forme dell'ospitalità, gradevoli soggiorni, e in quanti nella valle del Biois sono più interessati all'industria dei forestieri, un più largo spirito di iniziativa e di cooperazione.

SILVIO PELLEGRINI

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

"In Italia sulle Strade Consolari Romane,,

Sotto questo titolo l'ENIT ha iniziato la pubblicazione di una serie di itinerari descrittivi delle strade consolari che dalle frontiere conducono alla Città Eterna.

La pubblicazione, in *dépliant*, è particolarmente dedicata ai turisti automobilisti, i quali possono, consultando le varie cartine che si susseguono nel *dépliant* stesso, seguire tutte le attrattive e le cose di maggiore interesse che si trovano sul percorso delle varie antiche strade consolari romane.

La prima edizione, apparsa in questi giorni (nelle lingue inglese e tedesca) illustra la *Via Aurelia* (Statale N. 1 - km. 697,9) da Ventimiglia a Roma.

Nuove pubblicazioni.

Diamo qui di seguito un elenco delle pubblicazioni edite più recentemente a cura dell'ENIT:

Italien - Volume di 375 pagine, già edito in francese e inglese;

Annuario Alberghi 1934 - II edizione (quadrilingue). Sono usciti dapprima tutti gli estratti regionali; il volume completo è apparso nella prima decade di giugno;

Rodi - Nelle edizioni italiana, inglese, francese e tedesca;

Ascoli Piceno - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Brescia - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Val d'Aosta - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Prato - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Parco Nazionale d'Abruzzo - Edizioni italiana e francese;

Parco Nazionale del Gran Paradiso - Edizioni italiana e francese;

Veneto e Venezia Giulia - Edizioni cecoslovacca e polacca (già edito nelle altre principali lingue);

Brioni - Edizioni inglese e tedesca;

Monti d'Italia - Edizione tedesca (già apparso nelle edizioni inglese, francese e italiana);

Arte in Italia, di Luigi Dami - Edizione polacca (già pubblicato nelle principali lingue);

Vita musicale in Italia - Ristampa delle edizioni tedesca e francese.

L'Enit alla Mostra Italiana di Chicago.

L'ENIT parteciperà alla Mostra Italiana di Chicago, organizzando anche quest'anno un servizio d'informazioni e propaganda nella sala maggiore del Padiglione Italiano.

Nel centro della sala verrà esposto il grande plastico della zona monumentale di Roma, che costituì una delle maggiori attrattive del Padiglione del Turismo alla Fiera di Milano.

Il plastico riproduce con pittoresca evidenza, nella scala 1:400, la Roma dei Cesari, risorta per volontà del Duce, coi ruderi maestosi, le prospettive grandiose, i grandi viali alberati che ricongiungono Piazza Venezia al Colosseo ed alla Via dei Trionfi.

In seno alla Mostra italiana verranno largamente distribuite, a cura dell'ufficio informazioni e propaganda dell'ENIT, pubblicazioni turistiche, una delle quali edita espressamente dall'ENIT per l'Esposizione di Chicago di quest'anno ed intitolata « Do you know Italy? ».

L'Enit alla Fiera di Parigi.

Il turismo italiano è rappresentato in seno alla Sezione Italiana della Fiera di Parigi dalla Mostra dell'ENIT, decorata con numerose vedute dell'Italia di Mussolini, dalla Via dei Trionfi a Littoria, dalla Gardesana occidentale alla Torre Littoria di Milano. Nella Mostra dell'ENIT, sempre molto frequentata, si distribuiscono largamente le pubblicazioni di propaganda turistica e si dànno precise ed esaurienti informazioni sull'Italia e sulle facilitazioni concesse ai turisti stranieri.

Il Padiglione del turismo alla Fiera del Levante.

Alla V Fiera del Levante, che avrà luogo dal 6 al 21 settembre, il turismo italiano sarà rappresentato da una Mostra Turistica Nazionale, la cui organizzazione viene curata dall'ENIT. Come è noto, la manifestazione barese assume quest'anno un'importanza eccezionale: la Mostra Turistica dovrà quindi costituire una rassegna completa delle attività turistiche nazionali. Il Padiglione ENIT misurerà 1400 metri quadrati di superficie. Secondo il progetto di massima, esso risulterà diviso in tre parti. La parte centrale conterrà gli stands dell'ENIT e del Touring Club Italiano. La parte a destra sarà riservata alla Mostra del Turismo Alpino; nella sinistra saranno disposte le mostre delle stazioni balneari e delle stazioni idrominerali. Fin d'ora, dalle prime adesioni pervenute, si può prevedere una larga partecipazione delle maggiori zone turistiche nostre, in modo da superare il vivo successo delle precedenti edizioni della Fiera del Levante.

Come abbiamo annunciato nella Rivista dello scorso mese, il Touring organizzerà il suo **XIII Campeggio, in Val Martello nel Gruppo dell'Ortles-Cevedale,** nei pressi del Rifugio Dux, a 2264 metri s. m. Sarà il più alto attendamento fra quelli fin qui organizzati dal Sodalizio, sarà quello che permetterà di svolgere uno dei più appassionanti, variati e interessanti programmi di gite, di escursioni ed ascensioni che si possano desiderare.

Al Campeggio si accederà da Coldrano in Val Venosta, da dove inizia la strada che percorre la Val Martello, oltremodo pittoresca e variata, fino all'Albergo del Gioveretto, a metri 1828, presso il quale si stacca una mulattiera che in circa un'ora e mezza di comodo cammino porta fino al Rifugio Dux e all'attendamento.

Il programma ampiamente illustrato, che potrà richiedersi al Touring (Milano, Corso Italia, 10) unendo un francobollo da 50 centesimi, fornisce tutti i ragguagli che possono interessare i Soci desiderosi di inscriversi.

Per i viaggi dei partecipanti è stata accordata la riduzione ferroviaria del 70 % da qualsiasi stazione della Rete statale e per i trasporti automobilistici saranno organizzati speciali servizî a prezzi molto convenienti.

Il Campeggio sarà suddiviso in quattro turni come segue:

I turno: dal 23 al 30 luglio;
II turno: dall'1 all'11 agosto;
III turno: dal 12 al 19 agosto;
IV turno: dal 21 al 31 agosto.

Le quote di inscrizione sono le seguenti: per un turno di sette giorni **L. 240;** per un turno di dieci giorni **L. 340.** Le inscrizioni, ammesse anche per più turni, si chiuderanno circa dieci giorni prima dell'inizio di ciascun turno.

VITA DEL TOURING

Una settimana in Puglia col Touring Club Italiano.

L'Escursione organizzata dal Touring nella Puglia dal 6 al 12 maggio u. s. si può giustamente riallacciare alle maggiori manifestazioni nazionali indette dal Sodalizio avanti e immediatamente dopo la guerra, perchè anche questa più recente escursione ha permesso a un folto gruppo di Soci di visitare un lembo della Patria turisticamente poco noto, ma straordinariamente interessante per bellezze naturali e suggestivo per monumenti d'arte e per le tracce di antichissime civiltà che offrono tuttora campo a osservazioni e studi.

La Puglia è infatti una delle pochissime regioni nostre che del grandioso movimento impresso dal Regime al turismo nazionale non hanno potuto ancora apprezzare interamente i vantaggi.

E' vero che l'importantissima Fiera del Levante fa affluire a Bari ogni anno migliaia di visitatori i quali ritornano entusiasti della vastità e della bellezza della città, dell'imponenza delle opere sortevi o in costruzione. Ma ben pochi fra essi si curano di approfittare della circostanza favorevole di trovarsi press'a poco nel centro della Puglia per estendere la conoscenza della bellissima regione oltre i confini della sua capitale.

E' pur vero che s'incontra gente di passaggio in tutte le città della Puglia; e che gli alberghi, nonostante il momento attuale difficile, e fatta qualche eccezione, hanno un'attività notevole e quasi senza soste. Ma questo movimento è creato si può dire esclusivamente da viaggiatori di commercio, i quali, se pur fanno del turismo, lo fanno secondo la necessità del lavoro senza che si possano troppo occupare delle bellezze della regione che percorrono

Per queste ragioni l'Escursione del Touring, ha riscosso molte approvazioni e i Soci hanno risposto con entusiasmo all'appello inscrivendovisi numerosi. Anzi, si son dovuti escluderne molti, desiderosi di parteciparvi, in causa di alcune difficoltà logistiche, quali la minor disponibilità di alloggi riscontrata a Foggia; ma questa scarsità non deve imputarsi a cattiva volontà da parte degli albergatori. Abbiamo anzi osservato con compiacimento che le basi per uno sviluppo turistico in Puglia non mancano e che non solo un turista isolato, ma intere carovane di visitatori possono trovare decorosissima e confortevole ospitalità negli alberghi delle principali città, anche all'infuori di Bari, ove l'attrezzamento — come è noto — è già ottimo.

Nel complesso i partecipanti alla gita si compiacquero della bontà del servizio alberghiero pugliese. Non si deve però nascondere che, ai fini di un più largo sviluppo del turismo nella regione, è necessario che anche i popolosi centri intermedi fra le città principali si provvedano di alberghi, per non obbligare il visitatore a compiere in una sola giornata percorsi eccessivamente lunghi e, quel che più conta, perchè egli non sia costretto a tralasciare nel suo giro nella Puglia piccole località che sono degnissime di una visita. L'intraprendenza dei pugliesi è tale che noi siamo certi che se l'auspicato turismo giungerà anche ai minori centri, vi troverà chi sappia dare sviluppo alle latenti possibilità.

I servizi automobilistici si svolgono nella regione con mezzi moderni e confortevoli. E anche in questo campo si vedranno attuati con prontezza e con grande spirito di iniziativa notevolissimi miglioramenti non appena si incominci a constatare un maggior interessamento turistico per quella bellissima parte d'Italia.

Numerose sono state le chiese visitate durante l'escursione: esse costituiscono anzi la maggior attrattiva nel campo dell'architettura monumentale della Puglia. E quale smagliante varietà di decorazioni, di fregi, di masse architettoniche in un complesso di costruzioni simili fra loro! Gli illustratori, dotti e innamorati delle loro città, che gentilmente si prestarono a commentare tanta bellezza, trovarono certamente la migliore ricompensa alla loro fatica nel constatare la profonda ammirazione di tutti i nostri escursionisti per quei capolavori.

Ma non di sole cattedrali o di basiliche si adorna la Puglia. Nel panorama di un'escursione che si è svolta per oltre 1300 chilometri, quale è stata quella del Touring, si incidono nella memoria luoghi di bellezza superba, gioielli d'arte che stanno a testimonianza del fiorito senso artistico della gente di questa terra, ove nacque Nicola Pisano; è rimasta negli occhi la visione mirabile, unica del Castel del Monte, che non impallidisce al confronto delle opere più eccelse. Ma la Puglia non è tutta qui, non è tutta nella sua arte tipica, detta appunto pugliese; essa consiste anche in altre attrattive a dovizia, da quelle della natura a quelle che le ha saputo creare l'uomo, conscio del valore del suo patrimonio culturale, delle sue possibilità agricole, commerciali, turistiche. Ed è soprattutto al Fascismo che la Puglia deve il suo magnifico presente; è per esso che finalmente può guardare ben fiduciosa all'avvenire, perchè opere

grandiose, quale il compiuto acquedotto pugliese, una splendida rete stradale, nuove ferrovie, l'hanno finalmente messa nelle più favorevoli condizioni di vita.

Potremmo ricordare, con Bari, l'impressione riportata dagli escursionisti alla visione del porto di Brindisi dall'alto del Monumento al Marinaio d'Italia, potremmo ricordare Taranto col suo porto e l'Arsenale, la cui visita, unita a quella della corazzata «Duilio», impressionò grandemente; potremmo ricordare il Gargano, ma ci troveremmo in seria difficoltà per esprimere la viva impressione lasciata in tutti, certo superiore ad ogni previsione. Non vorremmo neppure dimenticare Polignano per le sue grotte, Ostuni per l'ampio panorama, Carovigno per il suo Castello e poi Otranto per il ricordo di un sublime eroismo per la Patria e per la Fede, che costò la vita a centinaia di martiri. E come si potrebbe obliare l'angolo gentile e pittoresco di S. Cesarea e Poggiardo, con la sua cripta bizantina pregevolissima, e Gallipoli, nella quale si riassunsero tutte le più cordiali e fraterne attestazioni di simpatia incontrate dai nostri escursionisti durante il loro viaggio? Dovremmo ricordare Alberobello coi suoi trulli, gentili e linde costruzioni di sapore orientale, e Altamura e Ruvo e poi Barletta e Cerignola; ma lo spazio non ce lo concede.

I partecipanti non potranno neppure dimenticare Foggia, forse più per quanto vi è stato costruito in questi ultimi anni che per le poche, se pur significative, opere d'arte del passato. Ma, turisticamente, Foggia sarà ricordata soprattutto come punto di partenza per il Gargano. Per la strada statale svolgentesi sui dirupati fianchi e poi per densa foresta, si giunge a Vieste, ove tutto il popolo si affolla attorno alle nostre macchine, tanto da rendere difficile ogni manovra. Ci si domanda: quanti sono gli Italiani che conoscono le ridenti spiagge di questo grazioso paese? Pochissimi. «Abbiamo bisogno di un albergo» ci dice il Podestà e sembra che egli non desideri altro, perchè soltanto nell'albergo vede la possibilità dello sviluppo turistico della zona e ad esso tiene giustamente moltissimo.

La vicina S. Menaio, cui si giunge poco dopo, offre una dimostrazione eloquente di quanto possa l'iniziativa privata quando lo Stato provveda ai servizi pubblici di maggiore necessità, quale la nuova ferrovia elettrica, che da San Severo si spinge a Péschici. E quale compiacenza si prova nel trovare nel pressochè ignorato Gargano una stazione climatica come quella di S. Menaio, sopra una splendida spiaggia e con una villa annessa entro la fitta pineta che le è alle spalle. Il Gargano può veramente sotto certi aspetti paragonarsi a molte delle più apprezzate e frequentate regioni delle nostre Alpi e dell'Appennino. I Soci del Touring lasciarono S. Menaio col vivo desiderio di ritornarvi, e con la fiducia di trovarvi tra poco una più numerosa colonia di bagnanti e maggiori conforti di vita, e così non meno vivo è rimasto in loro il desiderio di riattraversare l'immensa foresta Umbra, di rivisitare l'interessante Santuario dell'Arcangelo Michele a Monte Sant'Angelo, di ridiscendere verso la Capitanata, di riammirare l'immenso Castello di Lucera e la Cattedrale di Troia, tutte le indimenticabili visioni, insomma che sono state loro riservate nell'ultimo giorno dell'Escursione.

* * *

La consuetudine vorrebbe che al termine di queste manifestazioni si ricordassero tutte le persone che cooperarono alla loro organizzazione; ma questa volta la consuetudine deve essere spezzata di fronte all'impossibilità di trascrivere qui i nomi di tutti coloro che aiutarono il Touring, perchè dopo di averne formato una lunga lista, ci rimarrebbe il dubbio di aver commesso delle incresciose dimenticanze. Piace a noi constatare che le manifestazioni di simpatia incontrate dai nostri escursionisti ebbero spesso carattere popolare. Vi furono è vero, ovunque promotori, ma assai spesso il festante popolo pugliese diede un gradito sapore di improvvisazione agli amichevoli incontri. I ricevimenti non si contarono: autorità, privati, circoli, enti, tutti vollero dimostrare la loro cordiale simpatia per i Soci del Touring che per la prima volta venivano a visitare la loro regione.

A tutti, con animo profondamente commosso, la Presidenza del Touring rivolge da queste pagine il suo sentito ringraziamento, sapendo di essere interprete dei migliori sentimenti degli escursionisti.

Dietro le quinte di ogni manifestazione incontrata lungo il cammino stavano, con la consueta modestia, i Consoli del Touring, ai quali non possiamo tacere ora il nostro grazie sentitissimo per l'opera svolta a favore della nostra iniziativa, come non possiamo non ripetere i sensi di gratitudine verso le dotte e gentili persone che, compiacenti, furono prodighe della loro dottrina perchè ogni escursionista potesse riportare della visita il migliore dei ricordi e il maggior frutto d'insegnamenti.

Le nuove pubblicazioni del T. C. I. e le nuove edizioni di quelle già esistenti.

Numerosi sono — fra i nostri Soci — i fedeli amici del Sodalizio, gli studiosi, i professionisti che si tengono al corrente di tutte le novità che il Touring viene a mano a mano pubblicando, per poter immediatamente aggiornare le loro raccolte delle nostre Guide, Carte e pubblicazioni varie.

Malgrado però ogni diligenza, accade che qualcuna delle nostre pubblicazioni — citiamo ad esempio il volume «Le Alpi» di Federico Sacco, uscito in luce verso la fine del decorso anno — o qualche nuova edizione di quelle esistenti (come le ristampe dei fogli della Carta al 250.000), sfuggano alla loro attenzione, e perciò vengano a mancare nelle loro collezioni. Ed è poi legittimo in loro il desiderio di non dover fare con troppa frequenza invii di denaro.

Per facilitare questi nostri diligenti amici, abbiamo stabilito uno speciale servizio, me-

diante il quale le nuove edizioni e le nuove pubblicazioni suddette verranno ad essi automaticamente spedite a mano a mano che vedranno la luce, secondo le indicazioni che ci verranno preventivamente fornite.

Ogni Socio che desideri approfittare di questo nuovo servizio, dovrà inviare alla nostra Amministrazione (valendosi del nostro Conto corrente postale N. 3/98 - Milano) una somma, non inferiore a L. 100, con la quale verrà istituito un piccolo deposito amministrato, intestato al suo nome.

Il Socio, nel contempo, ci indicherà quali siano i suoi desideri. Ad esempio, egli potrà disporre affinchè gli vengano inviati tutti i volumi di nuova edizione della Guida d'Italia, tutti i fogli ristampati della Carta al 250.000, tutti i nuovi fogli di quella delle Zone Turistiche al 50.000, e così via.

Dal canto nostro, trimestralmente, nel Bollettino d'Informazioni ai Soci, ed in Rivista, inseriremo l'elenco delle nuove pubblicazioni e delle nuove edizioni apparse in luce nel trimestre precedente, in modo che essi possano farci altre eventuali richieste all'infuori ed in più di quelle di carattere permanente di cui abbiamo detto sopra.

Diamo intanto, qui di seguito, l'elenco delle novità uscite in luce nel 1933 e nei primi 4 mesi del 1934:

		Italia e Colonie Lire	Estero Lire
RIVISTE:			
« Le Vie d'Italia e del Mondo » – abbonamento annuo		40,50	65,50
GUIDE:			
Roma e dintorni – edizione 1933		22 —	24 —
Liguria » »		18 —	20 —
Venezia Giulia e Dalmazia – edizione 1934		20 —	22 —
Guida dei Campi di Battaglia – « Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani » II edizione (1933)		10 —	14 —
CARTE:			
Carta d'Italia al 250.000 – fogli: 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 13, 13 bis, 15, 17, 19, 24, 27, 31, 34, 37, 42, 43, 45 – un foglio (1)		1,80	2,50
Carta Aeronautica d'Italia al 250.000 – fascicoli 8 e 9 – un fascicolo:		7,50	8,50
Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000:			
foglio 11 — La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera		5 —	6 —
» 12 — Gruppo del Monte Bianco		9 —	10 —
» 13 — Gruppo Ortles-Cevedale		9 —	10 —
» 14 — Gruppo Adamello-Presanella		9 —	10 —
» 15 — Gruppo di Brenta		9 —	10 —
» 16 — Gran Sasso d'Italia		9 —	10 —
Carta degli Itinerari Sciistici al 50.000: foglio 4 — Passo di Rolle e Pale di S. Martino, con annesso fascicolo di itinerari, a cura dello Sci Club C. A. I. Milano		11,50	12,50
Carta d'Italia a 1.250.000 (ristampa con aggiornamento)		11 —	9 (2)
ATLANTE INTERNAZIONALE:			
IV edizione — legatura A – 1 solo volume	L. 300 —		
spese di spedizione	» 12 —	312 —	
— legatura B – tavole e indice rilegati in due volumi separati	L. 320 —		
spese di spedizione	» 20 —	340 —	
— legatura C – tavole in cartella e indice rilegato	L. 270 —		
spese di spedizione	» 25 —	295 —	
FASCICOLI DI COMMENTO ALLE TAVOLE DELL'ATLANTE INTERNAZIONALE:			
Abbonamento alla serie dei 60 fascicoli (sono usciti i primi 30 fascicoli)		85 —	100 —
PUBBLICAZIONI VARIE:			
Numeri speciali de « L'Alpe » sulla Flora Forestale Italiana:			
N. 7 – Le Latifoglie a legname tenero		3 —	4,50
N. 8 ed ultimo – Le Latifoglie varie		3 —	4,50
La serie completa di 8 numeri		24 —	27 —
« Le Alpi » di Federico Sacco (700 pag. - 1000 illustr.)		21 —	28 —
Manuale del Turismo (944 pag. - 406 illustr.)		15 —	18,50
MINUTERIE:			
Cartella-custodia per un'annata de « Le Vie d'Italia » 1933		10 —	13 —
Cartella-custodia per un'annata de « Le Vie d'Italia e del Mondo » 1933		10 —	13 —
2 Copertine (1 per semestre) per rilegare « Le Vie d'Italia » 1933		8,50	11,50
2 Copertine (1 per semestre) per rilegare « Le Vie d'Italia e del Mondo » 1933		8,50	11,50
Cartella-custodia per la Monografia « Toscana - Parte I »		7 —	9 —
Cartella-custodia per la serie completa dei Fascicoli di commento all'Atlante Internazionale		10 —	13 —

NB. — Nei prezzi sopra indicati è compresa la spedizione *raccomandata* all'indirizzo del Socio.

---

(1) Per ogni foglio in più L. 1,10. – (2) All'Estero la Carta si spedisce ripiegata, non essendo conveniente il rotolo, come ingombrante.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Un Concorso Internazionale per autoveicoli a carburanti sussidiari.

Dietro invito del Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia, promotore dell'iniziativa, si sono riuniti ad Innsbruck, verso la fine del maggio u. s., i rappresentanti degli Enti e delle Associazioni italiane, austriache e svizzere interessate all'organizzazione di uno speciale Concorso Internazionale per autoveicoli alimentati da carburanti sussidiari di qualsiasi natura.

Erano presenti: l'Ingegnere Dottor Serafino de Capitani, delegato del Touring Club Italiano, in rappresentanza anche della Commissione per i Combustibili del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile; per l'*Austria*, il Conte Max Henriquez, Presidente della Federazione Internazionale dei Trasporti Commerciali Automobilistici, l'Ing. Dott. Günther Bandat e l'Ing. Teufelberger del Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia; per la *Svizzera* il Prof. Paul Schläpfer del Politecnico Federale di Zurigo e il signor Fritz Hostettler, Presidente della Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti.

Durante la riunione vennero stabiliti le modalità e il regolamento del Concorso, e le condizioni di ammissione.

Ci riserviamo di ritornare più diffusamente sull'argomento non appena saranno meglio accertate le possibilità di realizzazione di detta iniziativa. Rammentiamo però già fin d'ora che essa dovrebbe avere un carattere essenzialmente pratico e di documentazione delle possibilità degli autoveicoli alimentati da carburanti sussidiari, specialmente su percorsi comprendenti notevoli salite. Il Concorso dovrebbe infatti svolgersi lungo un itinerario di circa 1500 chilometri nella zona alpina italo-svizzero-austriaca. Le prove dovrebbero iniziarsi il 22 settembre ad Innsbruck ed essere suddivise nelle seguenti tappe:

1) Innsbruck-Bregenz (km. 203); 2) Bregenz-Zurigo (km. 113); 3) Zurigo-Andermatt (km. 170); 4) Andermatt-Milano (km. 188); 5) Milano-Bolzano (km. 301); 6) Bolzano-Dobbiaco (km. 157); 7) Dobbiaco-Radstadt (km. 212); 8) Radstadt-Innsbruck (km. 213).

Nel caso in cui le condizioni atmosferiche rendessero intransitabili alcuni dei passi alpini compresi nell'itinerario, sono già state previste opportune modificazioni del percorso.

Al Concorso possono partecipare autoveicoli di nazionalità italiana, austriaca, svizzera, alimentati da carburanti sussidiari solidi, liquidi o gassosi; sono ammessi anche gli autoveicoli con motore a vapore. Le iscrizioni, accompagnate dall'importo della tassa di 100 franchi svizzeri per ogni autoveicolo, sono aperte fino al 25 luglio c. a. e le relative domande vanno inviate al Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia, Stubenring 8-10, Vienna (I°).

Per ulteriori informazioni e per la richiesta del regolamento, rivolgersi al nostro Sodalizio.

Caratteristiche degli apparecchi di percezione delle segnalazioni emesse dai veicoli sopraggiungenti.

L'art. 61 del R. Decreto-legge 8 dicembre 1933, N. 1740, settimo capoverso, prescrive fra altro che gli autoveicoli di portata superiore ai 35 quintali, trainanti rimorchi, debbono avere un dispositivo atto a far percepire al conducente le segnalazioni dei veicoli che sopraggiungono.

A sensi dell'art. III del decreto sopracitato, N. 4, il Ministro delle Comunicazioni, con circolare 6 aprile 1934, N. 674, ha stabilito le caratteristiche cui devono rispondere i dispositivi di percezione suddetti:

a) L'apparecchio può essere a segnalazione luminosa, acustica, od anche di diversa specie purchè efficace.

b) In ogni modo il conducente deve poter distintamente percepire le segnalazioni del veicolo che sopraggiunge almeno quando questo si trovi alla distanza di metri dieci dal limite posteriore del rimorchio.

c) L'apparecchio deve sempre essere in grado di funzionare, e pertanto non deve avere dispositivi con i quali il conducente possa escluderlo a suo piacimento.

d) La percezione dei segnali deve essere chiara e di sufficiente intensità in ogni caso; in particolare, ove il dispositivo sia costituito da un amplificatore di segnali acustici, il suono deve essere percepito distintamente dal conducente, anche se il treno automobile da lui guidato stia procedendo con la marcia più rumorosa (le prove quindi dovranno farsi in tal caso tenendo chiusa la cabina e procedendo in terza, od anche in seconda velocità.

e) Costruttivamente l'apparecchio deve offrire sufficiente affidamento di attitudine a funzionare regolarmente per un lungo periodo di

tempo; il suo efficace funzionamento verrà verificato nelle successive visite di revisione annuale dell'autocarro, comprendendo quindi, tra le verifiche di revisione, anche quelle del dispositivo di percezione.

I Circoli ferroviari effettueranno le prove e gli accertamenti necessari per stabilire la rispondenza dei dispositivi sottoposti dagli interessati alle norme suddette; accertatane la rispondenza, il Ministero riconoscerà idonei i dispositivi e ne darà comunicazione a tutti i Circoli.

Dal 1° ottobre 1934 tutti gli autoveicoli tenuti, a termine di legge, ad essere provvisti del dispositivo di percezione, incorreranno nelle sanzioni previste dall'art. 61, qualora siano trovati a circolare sprovvisti del dispositivo stesso.

Sopratassa erariale di circolazione sui rimorchi.

Con circolare 28 marzo 1934, N. 68.820, il Ministero delle Finanze ha chiarito alcuni punti sulla riscossione della sopratassa erariale sui rimorchi.

a) Il pagamento della sopratassa si effettua presso gli Uffici esattori provinciali del R.A.C.I. che già provvedono alla riscossione delle ordinarie tasse di circolazione sugli autoveicoli e propriamente presso l'Ufficio esattore della provincia nella quale il rimorchio è immatricolato.

Ai fini del pagamento il possessore del rimorchio deve presentare al detto Ufficio esattore la relativa licenza di circolazione e la targa d'immatricolazione del rimorchio stesso.

All'atto del pagamento dell'intera sopratassa annuale o della prima rata di essa l'Ufficio esattore del R.A.C.I. rilascia quietanza staccata dall'apposito bollettario, serie C, ed applica direttamente sulla targa di immatricolazione presentata dal possessore del rimorchio uno speciale contrassegno metallico.

Detto contrassegno costituisce il distintivo esteriore dell'eseguito pagamento della sopratassa e non può essere in nessun caso rimosso da parte del contribuente.

b) Nel caso di rimorchi che nella prima decade del mese di aprile del corrente anno od all'inizio dei trimestri successivi si trovino in circolazione fuori della provincia di immatricolazione, il versamento della sopratassa può essere effettuato in danaro o a mezzo di assegno circolare, anche presso l'Ufficio esattore della provincia nella quale il rimorchio trovasi temporaneamente in circolazione.

A tale fine, il possessore del rimorchio deve esibire al detto Ufficio esattore del R.A.C.I. la licenza di circolazione del rimorchio e la relativa targa di individuazione.

L'Ufficio esattore presa nota degli estremi della licenza di circolazione rilascerà una ricevuta provvisoria della somma introitata e provvederà ad

care sulla targa di individuazione del ri-
chio il prescritto contrassegno metallico.
esuna annotazione verrà apposta sulla licenza
circolazione, che deve essere restituita all'in-
sato.

a ricevuta provvisoria è valevole per un pe-
di giorni dieci dalla data del suo rilascio.
o tale termine il possessore di essa deve cu-
il ritiro della ricevuta definitiva presso lo
Ufficio esattore che ha rilasciato la ricevuta
visoria, chiedendo l'annotazione del paga-
to sulla licenza di circolazione.

Nei sensi di cui sopra sono state impartite oppor-
istruzioni agli Uffici esattori del R.A.C.I.

c) Il mancato pagamento di una delle rate
sopratassa entro il termine stabilito, fa deca-
il possessore del rimorchio dal beneficio
rateazione ed egli è, pertanto, obbligato a
rispondere in unica soluzione il residuo am-
montare dell'intiera sopratassa annuale, ancorchè
rimorchio sia ritirato dalla circolazione. Ove a
to non ottemperi dovrà procedersi contro di
in via coattiva.

La riscossione coattiva del credito erariale, rap-
sentato dal residuo ammontare della sopra-
ssa non pagata, è effettuata dall'Ufficio del
gistro e bollo del capoluogo in cui ha sede l'Uf-
cio esattore del R.A.C.I. presso il quale doveva
ssere effettuato il pagamento.

Nei capoluoghi di provincia, nei quali gli Uffici
l Registro sono a rami divisi, la riscossione di
cui sopra ed i relativi incombenti sono affidati all'Ufficio del Demanio. Nei capoluoghi in cui non esiste un separato Ufficio del Demanio, provvederà l'Ufficio del Registro cui è affidato il servizio del Demanio.

Norme di frenatura per gli autoveicoli.

Con decreto 8 maggio 1934 il Ministro delle Comunicazioni, avvalendosi delle facoltà concessegli dall'art. 111 del vigente Codice Stradale, ha emanato minuziose e precise norme per la frenatura degli autoveicoli, i quali, a tal fine, sono divisi in cinque categorie:

A) autovetture ad uso privato e pubblico a 2 assi per il trasporto di non più di 7 persone (compreso il conducente), con peso a vuoto massimo di 3 tonnellate; autocarri a 2 assi con peso a vuoto massimo di 2 tonnellate.

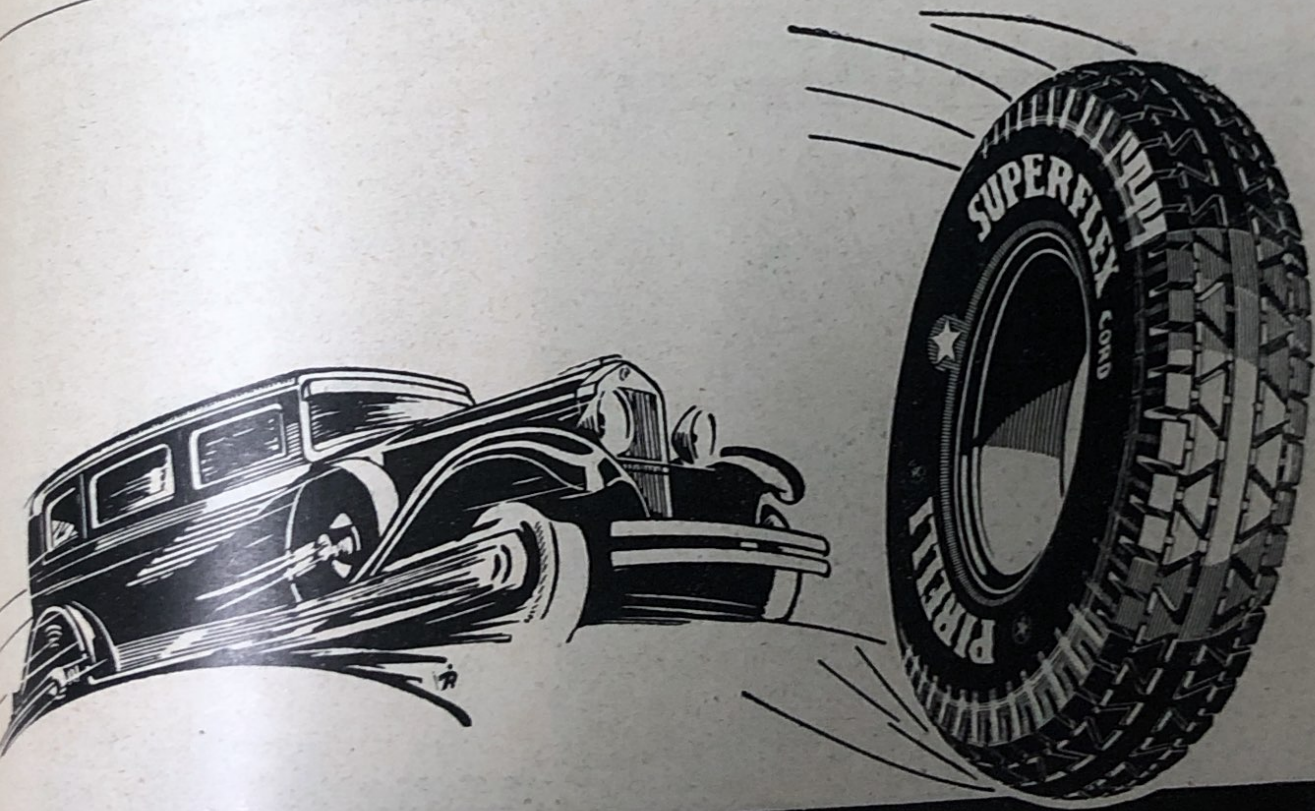
B) Autocarri a 2 assi con peso a vuoto maggiore di 2 tonnellate; autovetture a 2 assi per servizi pubblici di linea e di noleggio da rimessa.

C) Rimorchi a 2 assi di portata superiore a 35 quintali.

D) Rimorchi a 2 assi di portata non superiore a 35 quintali.

E) Autoveicoli a 3 assi.

Sono allegati al decreto 4 schemi di sistemi di frenatura per i veicoli a 2 assi, ai quali si-

stemi devono attenersi le fabbriche costruttrici. Eventuali schemi equivalenti a quelli descritti, ma diversi da essi, potranno essere adottati dalle Case costruttrici con l'approvazione preventiva del Ministero delle Comunicazioni. Per gli autoveicoli costruiti prima della entrata in vigore delle norme, muniti di 2 sistemi di freni indipendenti, sono ammessi schemi diversi.

Norme speciali sono dettate per gli autotreni stradali, per gli autoveicoli a 3 assi e per i treni speciali.

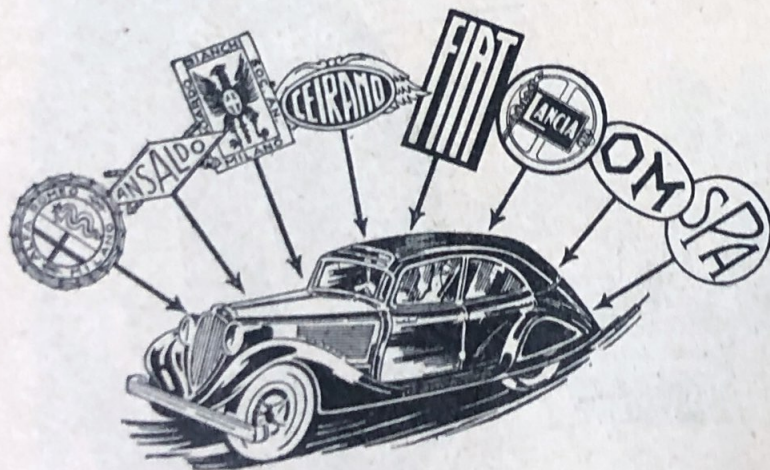
Tutti i motocicli, è ricordato dal decreto, debbono essere muniti di due sistemi di frenatura, di cui uno possa agire anche quando l'altro venga a mancare nella sua funzione. I due sistemi devono essere interamente indipendenti fra di loro.

Le norme del decreto entreranno in vigore il 15 luglio 1934. Per i veicoli già circolanti a tale data e per quelli di nuova costruzione che entreranno in circolazione entro il 31 dicembre 1934, potrà derogarsi dall'obbligo del serbatoio per i freni continui prescritti per i rimorchi. Salvo tale deroga, gli autocarri ed i rimorchi già in circolazione, o che entreranno in circolazione prima del 15 luglio 1934, che presentassero requisiti non rispondenti alle norme del decreto, dovranno essere adattati in modo da soddisfare in occasione della revisione annuale 1935. Ciò naturalmente non autorizza a tenere i freni di cui sono muniti in condizioni di minore efficienza di quella di cui sono suscettibili.

Un concorso del R. Automobile Club Norvegese, per autoveicoli alimentati da combustibili pesanti.

Il R. Automobile Club di Norvegia ha indetto un concorso fra autoveicoli di qualsiasi nazionalità, azionati da motori a scoppio alimentati da carburanti pesanti (petrolio, nafta, ecc.) a mezzo di carburatori-vaporizzatori. Il concorso comprende prove di funzionamento, di rendimento e di consumo, e ad esso possono prender parte, in apposite categorie, autocarri, autobus, vetture da turismo. Il dispositivo adottato per l'alimentazione col carburante pesante deve essere tale da poter permettere alla vettura di riprendere il funzionamento a benzina senza modificare il motore.

Targhe in prova a tariffa ridotta.

Allo scopo di eliminare alcune difficoltà sorte nell'applicazione della circolare 14 dicembre 1933, N. 78.647, per quanto concerne la concessione del beneficio della riduzione del 60 % sulle tasse stabilite per la circolazione

prova a favore degli agenti di vendita delle briche nazionali di autoveicoli, non muniti mandato espresso, è disposto che la scrit- a privata prevista al N. 1 della circolare ddetta può anche essere costituita da una chiarazione rilasciata dalla ditta costruttrice, carta da bollo da lire cinque, autenticata notaio, con la quale si attesta che l'agente ncessionario è incaricato della vendita del ateriale automobilistico prodotto della ditta essa.

Tale atto dovrà essere sottoposto alla for- alità della registrazione, col pagamento ella tassa fissa di L. 10 di cui all'art. 111 della riffa allegato *A* alla legge del registro 30 di- embre 1923, N. 3269, e la copia dell'atto, da esentarsi all'Ufficio del Registro per gli ef- etti della registrazione, dovrà essere fatta su carta da bollo da lire tre.

Esenzione da tassa concessa in Olanda agli autoveicoli italiani da turismo.

Il Governo olandese ha concesso l'esenzione dalla tassa di circolazione per la durata di 90 giorni in ciascun anno a favore degli auto- veicoli immatricolati in Italia e importati temporaneamente in Olanda.

La concessione è stata data a seguito del trattamento di esenzione concesso in Italia agli autoveicoli immatricolati in Olanda, a norma dell'art. 15 del R. Decreto-legge 30 di- cembre 1923, N. 3283.

Come si misura la resistenza alla detonazione.

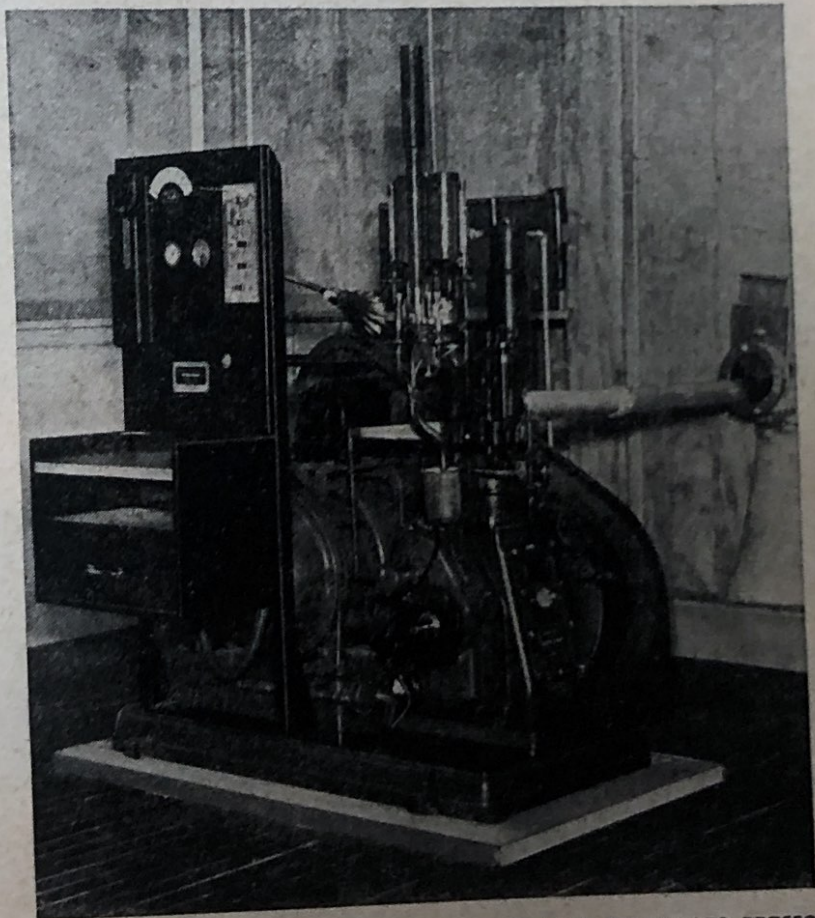
La nostra Rivista si è più volte occupata della detonazione nei motori a scoppio, riportando anche le opinioni dei vari studiosi sulle cause di tale fenomeno.

Per misurare la resistenza dei vari carburanti alla detonazione, si impiega un motore speciale, avente un rapporto di compressione variabile nei limiti da 1 : 4 ad 1 : 12. Questo motore vien detto « motore C.F.R. », perchè proposto dal « Committée Fuel Research » o Comitato per le Ricerche sui Combustibili.

Schematicamente, le prove si effettuano così: si alimenta anzitutto il motore col carburante del quale si vuol misurare la resistenza alla detonazione, e si aumenta gradatamente il rapporto di compressione dal suo valore più basso iniziale, fino a che si verifica la detonazione. Si prende nota, naturalmente, del valore del rapporto di compressione al quale si è verificata la detonazione. Si ripete poi l'esperienza alimentando invece il motore con una miscela formata da due idrocarburi-tipo: l'eptano e l'isottano, aumentando gradualmente la percentuale volumetrica di quest'ultimo fino a che si ottiene la detonazione per lo stesso rapporto di compressione che si era raggiunto col carburante in esame.

Con tale percentuale (che rappresenta, come si è visto, la quantità di ottano necessaria per costituire con dell'eptano normale — che vien scelto come il carburante tipo corrispondente alla benzina — un miscuglio equivalente, dal punto di vista della detonazione, al carburante in prova) viene appunto espresso il valore antidetonante dei singoli carburanti, ossia la loro resistenza alla detonazione.

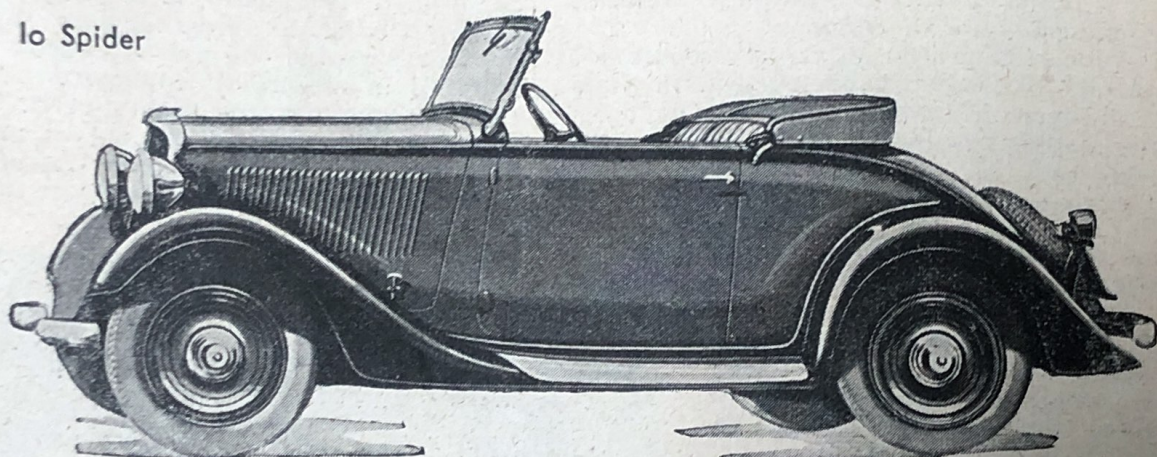
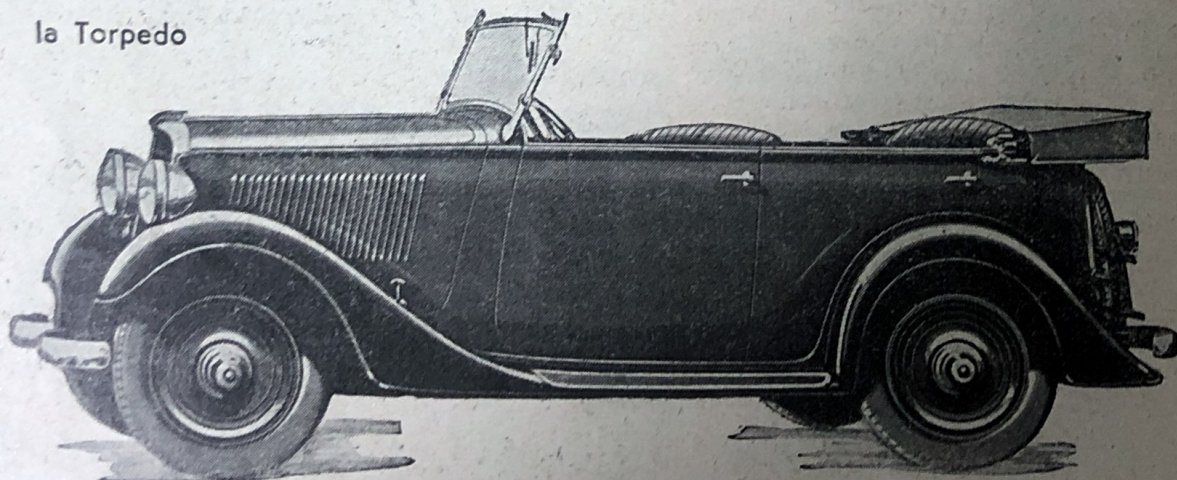
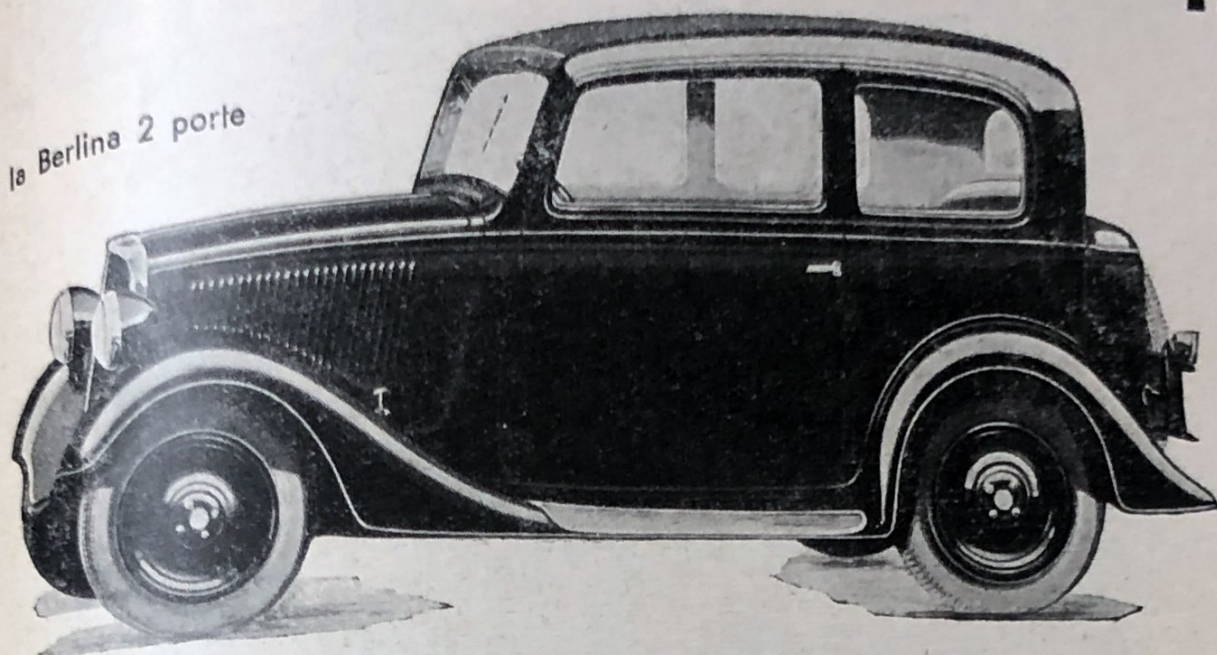
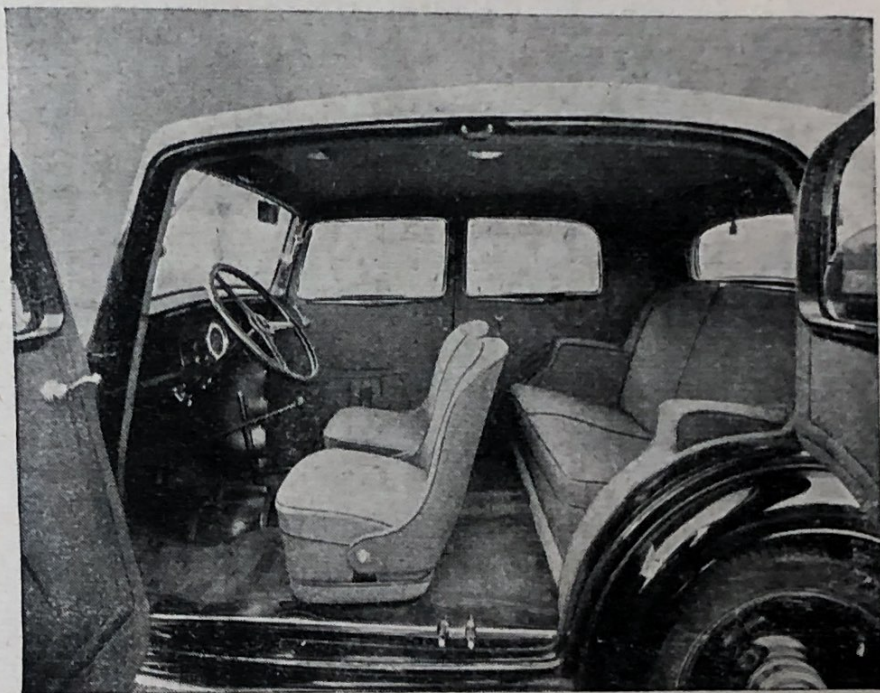
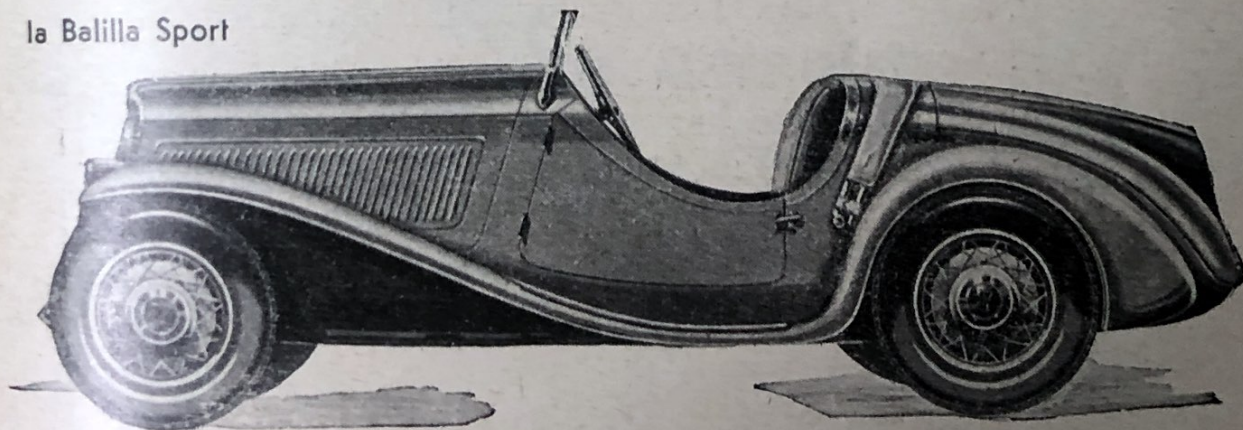
Si possono così studiare, sotto questo punto di vista, i vari carburanti proposti, e stabilire per ciascuno di essi quale sia il tipo di motore per il quale esso si presta meglio, come pure si può determinare quale sia il massimo rapporto di compressione adottabile per un motore, in relazione al carburante col quale lo si vuole alimentare.

Il « numero di ottano » non basta tuttavia a valutare completamente un carburante dal punto di vista delle reali condizioni di funzionamento del motore. E' noto infatti che la potenza, il rendimento, le condizioni di combustione e la stessa detonazione dipendono da fattori pratici che possono essere valutati soltanto in motori di tipo corrente, funzionanti a regimi e sotto carichi diversi. A questo scopo servono appositi banchi di prova, ed apparecchi per la registrazione continua della curva di pressione nell'interno dei cilindri.

IL MOTORE « C. F. R. » PER LE PROVE SUI CARBURANTI, INSTALLATO PRESSO LA « SEZIONE COMBUSTIBILI » DEL R. POLITECNICO DI MILANO.

un gran successo

la nuova Balilla:

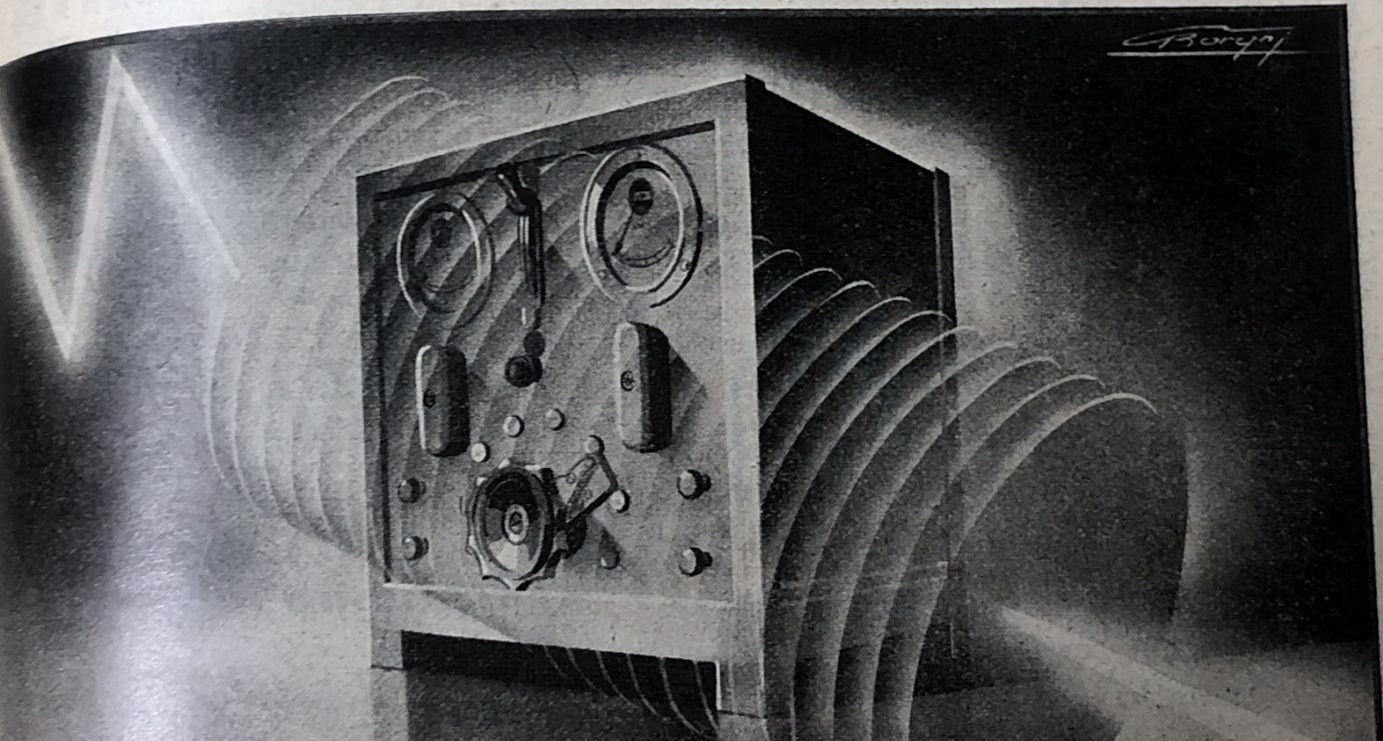
4 marce con terza silenziosa e sincronizzatore; chassis a passo allungato (m. 2,30); nuove carrozzerie aerodinamiche interamente metalliche. È un nuovo balzo in avanti della universale **Balilla,** che perfezionata tecnicamente, si è fatta più forte, più veloce, più bella. Al primato dell'economia aggiunge quello della signorilità.

lo Spider

la Torpedo

per tutti, anche

TOURING OIL
TOURING OIL
S. A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER
GENOVA
Nel ciclo di lavorazione di
TOURING OIL
moderni mezzi sono impiegati per garantire costanza di qualità e purezza di prodotto.
Dopo il controllo dei tecnici,
TOURING OIL,
ripetutamente filtrato, è immesso negli apparecchi automatici che riempiono e sigillano le latte garantendo esattezza di misura e scrupolosa purezza.
Richiedeteci "I Quaderni Foltzer" per le vostre auto
ACQUISTATE LATTE SIGILLATE
2
S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER • GENOVA

MOTOCICLISMO

Esenzione semestrale dalla tassa di circolazione per i motocicli, le motocarrozzette e i motofurgoncini.

L'art. 4 del R. Decreto-legge 29 dicembre 1927, N. 2446, modificato con l'art. 2 del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, concede l'esonero temporaneo dalla tassa di circolazione agli autoveicoli nuovi di fabbrica, senza distinzione fra gli autoveicoli di costruzione nazionale e quelli di costruzione estera.

Ne consegue che anche per l'immatricolazione dei motocicli di fabbricazione estera è necessaria la presentazione del certificato di origine, per l'applicazione dell'agevolazione tributaria suddetta, quando trattasi di motocicli di potenza superiore a 175 cc., se a scoppio, o a 3 HP, se di altro tipo.

Per quanto poi riguarda, in particolare, l'immatricolazione delle motocarrozzette e dei motofurgoncini, il Ministero delle Finanze ha chiarito che l'esibizione del certificato d'origine è necessaria *in ogni caso* poichè, come è noto, anche le *motocarrozzette* ed i *motofurgoncini* di potenza inferiore a quella sopraindicata, sono soggetti alle tasse ordinarie di circolazione e non alla tassa fissa di L. 42, prevista soltanto per i *motocicli* a sè stanti, di potenza inferiore a 175 cc. od a 3 HP. Da ciò consegue che le motocarrozzette ed i motofurgoncini hanno diritto all'esonero semestrale dalla tassa di circolazione, previsto dalla legge per gli autoveicoli nuovi di fabbrica, qualunque sia la potenza del motore o la cilindrata (circol. 12 aprile 1934, N. 66.091, della Direzione Generale delle Tasse sugli Affari).

Abolizione in Francia della tessera doganale pei motocicli.

Il Ministero delle Finanze della Repubblica Francese ha deciso che anche i motocicli senza carrozzetta possano essere temporaneamente importati in Francia come le automobili, mediante l'uso dei trittici, dei «*carnets de passages en douane*» e di permessi su garanzia (*acquits cautionnés*), e alle stesse condizioni delle autovetture.

Pertanto non sono più necessarie le speciali tessere con fotografia del possessore (*carnets de passages en douane*), già richieste in antecedenza per l'importazione temporanea in Francia di motocicli «a solo».

NAVIGAZIONE

Quali sono le più grandi navi del mondo attualmente in esercizio?

Secondo uno specchietto recentemente pubblicato esse sono:

1) *Majestic*, inglese, della «White Star Line», tonn. 56.650.

2) *Berengaria*, inglese, della «Cunard Star Line», tonn. 52.000.

3) *Rex*, italiano, della «Italia», tonn. 51.000.

4) *Conte di Savoia*, italiano, della «Italia», tonn. 51.000.

5) *Leviathan*, americano, della «U. S. Lines», tonn. 51.000.

6) *Bremen*, tedesco, del «Norddeutscher Lloyd», tonn. 50.000.

7) *Europa*, tedesco, del «Norddeutscher Lloyd», tonn. 49.746.

8) *Olimpic*, inglese, della «White Star Line», tonn. 46.439.

9) *Aquitania*, inglese, della «Cunard Star Line», tonn. 45.647.

10) *Ile de France*, francese, della «C.ie Générale Transatlantique», tonn. 43.500.

Ricordiamo che il *Majestic* ed il *Leviathan* sono le due navi ex-tedesche *Deutschland* ed *Imperator*, assegnate rispettivamente all'Inghilterra ed agli Stati Uniti. Queste due navi, però, se vantano una mole maggiore, hanno velocità mediocri (22-23 nodi orari) e sono oramai antiquate. Lo stesso dicasi del *Berengaria*, costruito nell'anteguerra. Il caso del *Leviathan* è alquanto curioso. Fino al 1932 era considerato ufficialmente la più grande nave del mondo e nel registro navale americano, come prima in quello tedesco, figurava per una stazza di ben 59.957 tonn. Ma nel 1932 è stato retroceduto dal primo al quinto posto. La «United States Lines», procedendo ad una revisione della stazzatura della nave stessa, annunziò che essa risultava di 51 mila tonn., cioè ben 9 mila tonn. in meno di quanto era stato denunziato.

Nuova linea marittima in Adriatico.

La Società Adriatica di Navigazione di Trieste ha messo in linea una celere motonave, la *Na-*

renta, destinata a collegare maggiormente e più intimamente le coste italiane, dalmate e albanesi. La *Narenta* compirà settimanalmente il giro Venezia, Trieste, Parenzo, Fiume, Zara, Spalato, Ragusa, Gravosa, Bari.

La nuova linea di comunicazione ha grande importanza, oltre che dal lato commerciale, anche dal lato turistico, poichè con la *Narenta* si potrà fare una vera e propria crociera economica e divertente.

La difesa dell'imbocco del porto di Palermo.

Il Consiglio dei LL. PP. ha approvato il progetto dei lavori di difesa dell'imboccatura del porto di Palermo. Tale progetto, la cui esecuzione importerà un cumulo di lavori per una somma di 80 milioni, prevede il prolungamento della diga, dal lato nord, per circa un centinaio di metri, quindi, con una svolta ad angolo retto, il raggiungimento della testata dell'esistente molo, lasciando però libera la testata medesima. Dal lato sud, la diga dovrà essere prolungata mediante un braccio ad angolo ottuso esterno, per una lunghezza tale da costituire sicura difesa da ogni traversa.

Il porto di Napoli nel 1933.

Dai dati statistici del *Bollettino Ufficiale del Porto di Napoli* risulta che nell'anno 1933 la bandiera italiana ebbe 7300 navi arrivate e partite per un tonnellaggio netto di 14.179.450, sbarcando ed imbarcando merci per tonnellate 1.192.692. Complessivamente sono arrivate e partite 9228 navi (compresa la bandiera estera) con un tonnellaggio di 20.638.767, e con merci sbarcate ed imbarcate per tonnellate 1.930.983.

Nell'anno 1933 in confronto del 1932, si è avuta una diminuzione del 0,7 % (69 in meno) nel numero delle navi arrivate e partite, ma l'aumento di tonn. 1.051.081 (5,3 %) nella relativa stazza netta. Il movimento delle merci sbarcate e imbarcate (esclusi i rifornimenti) ha segnato un aumento di tonnellate 9869 corrispondente al 0,5 per cento.

Nel movimento dei passeggeri si hanno i seguenti dati, compresi i passeggeri del golfo, isole Partenopee e Pontine al 1° gennaio: dall'Estero sono sbarcati 41.067 passeggeri, dall'Italia 540.587, complessivi 581.654.

Vi sono imbarcati per l'Estero 37.849, per l'Italia 488.972 passeggeri; totale 526.821.

Riduzioni di prezzo ai Soci del Touring per alcune Crociere estive.

La Società Italiana «I Grandi Viaggi» di Milano, via Rastrelli 20, accorderà ai Soci del Touring, dietro presentazione della regolare tessera, la riduzione del 10 % sulle quote di partecipazione alle due Crociere da essa indette col piroscafo *Gerusalemme* di 13.000 tonnellate, espressamente noleggiato.

L'itinerario delle Crociere è il seguente:

1ª Crociera: 31 luglio-12 agosto. -- (Genova) Civitavecchia-Algeri-Malaga (Granada)-Ceuta (Tetuan)-Puerto Cristo-Grotte del Drago-Palma di Majorca-Barcellona-Genova (Napoli).

2ª Crociera: 2-17 settembre. – (Trieste) Ancona-Alessandria d'Egitto (Cairo-Memphis-Deserto Libico-Piramidi-Sfinge-Sarcofago di Tutankamen)-Porto Said - Rodi-Falero-Atene-Bari (Venezia-Trieste).

Per informazioni i Soci dovranno rivolgersi alla «Soc. Ital. Grandi Viaggi», la quale invierà il programma dettagliato delle Crociere a chi ne farà richiesta.

La produzione dei cantieri navali del Giappone.

La produzione dei cantieri navali del Giappone durante l'ultimo decennio ha presentato il seguente andamento:

Anno	Navi	Tonnell.	Anno	Navi	Tonnell.
1923....	19	62.926	1928....	53	109.664
1924....	20	63.790	1929....	78	167.264
1925....	14	49.360	1930....	59	153.998
1926....	15	47.539	1931....	49	84.004
1927....	35	52.473	1932....	63	57.994

La potenzialità produttiva dei cantieri navali giapponesi viene valutata in circa 100 mila tonnellate all'anno: alla fine del 1932 si trovavano in costruzione 33 navi per 67.600 tonnellate.

I principali cantieri sono quelli di Nagasaki, Tama, Urga, Yokohama.

FERROVIE

bassi per le manifestazioni sulla Riviera del Carnaro, in occasione del Decennale di Fiume.

Nella prossima stagione estiva, si svolge-anno sul Carnaro numerose manifestazioni, dette in occasione delle celebrazioni per nnessione di Fiume all'Italia. Il programma mprende una mostra del Libro, una mostra Arte pittorica, una mostra Fotografica del rnaro, concerti sinfonici ed orchestrali ad bazia, il Convegno della Lega Navale Ita-na e un Raduno Nazionale del RACI, il nvegno della Società Autori-Editori, Gare tennis, nuoto, canottaggio, vela, motocicli-calcio, golf, grandi feste pirotecniche, sioni alle Grotte di Postumia, al Monte ggiore e a Brioni.

Sarà in vigore la riduzione ferroviaria del % per Fiume dal 1° luglio al 20 settembre facoltà di sosta di giorni 20. Speciali facili-oni sono concesse inoltre dalla Compagnia driatica di Navigazione. Ne riparleremo.

Biglietti di andata-ritorno per fiere e mercati.

L'istituzione recente sulle linee delle Fer-ie italiane dello Stato dei biglietti di an-ta-ritorno a riduzione del 50 % per le località sede di fiere e mercati, ha incontrato subito il favore del pubblico, come si rileva dalla larga utilizzazione che vien fatta di tali tipi di biglietti.

Essi si rilasciano soltanto nei giorni in cui hanno luogo questi mercati, dalle stazioni comprese entro un raggio di 100 km.

Come appare anche dal testo del decreto interministeriale che autorizza l'istituzione di tali biglietti, questi sono destinati a favorire le località di carattere prevalentemente rurale, con esclusione dei centri urbani.

I biglietti hanno validità limitata al giorno del rilascio. Perchè poi essi corrispondano allo scopo preciso per il quale sono stati istituiti, è stabilito che la loro vendita sia limitata alle ore antimeridiane, di massima non oltre le ore dieci del mattino. Non sarebbe infatti giustificato e d'altra parte costituirebbe un danno per la ferrovia, che ne fruissero coloro che non hanno motivo di viaggiare per ragioni di mercato, recandosi nelle località ove questo si tiene in ore in cui il mercato è già finito: generalmente i mercati si iniziano di buon mattino e verso il mezzogiorno sono già terminati.

Nelle stazioni sono stati affissi elenchi, da cui risultano le località per le quali si rilasciano i biglietti in questione, con l'indicazione dei giorni di distribuzione.

Aggiungiamo che è in corso l'istituzione di biglietti simili anche in servizio cumulativo con altre ferrovie e con altre imprese di trasporto.

Con questa nuova istituzione il quadro dei biglietti di andata-ritorno si completa. Abbiamo infatti: biglietti di andata-ritorno ordinari (riduz. del 20 %), biglietti di andata-ritorno speciali di concorrenza (riduz. dal 30 al 50 % ed anche più), biglietti di andata-ritorno festivi (riduz. del 50 % per i viaggi isolati e del 70 % per le comitive), biglietti di andata-ritorno per fiere e mercati (riduz. del 50 %). Così il traffico locale è largamente favorito, non senza contare che fino a 400 km. vige la tariffa di corsa semplice per treni accelerati, omnibus e misti i cui prezzi sono inferiori di circa il 10 % a quelli della tariffa ordinaria differenziale.

La nuova ferrovia Mantova-Peschiera.

Il 13 maggio u. s. è stata inaugurata la nuova ferrovia che attraverso una plaga rigogliosissima unisce Mantova a Peschiera. La lunghezza della nuova linea è di 100 km.; quella del nuovo tronco, di km. 37.

Oltre al collegamento interno dei centri abitati del Mantovano e del Veronese, la nuova ferrovia serve di allacciamento con tutto il vasto e meraviglioso bacino del Garda, ove appunto il Regime tende a imprimere più vigoroso impulso al movimento turistico e commerciale. La linea è contraddistinta difatti sotto tale ultimo aspetto da questa particolare caratteristica: di collegare la navigabilità fluviale interna Venezia-Mantova (Po, Mincio, Mantova-Lago inferiore), con quella lacuale del Benaco. Inoltre i recentissimi lavori idraulici della conca di Governolo, nel Mantovano, allo sbocco del Mincio in Po, e del nuovo porto mercantile di Peschiera accrescono grandemente l'importanza e l'unità della linea.

Il materiale a cassa metallica.

Le Ferrovie italiane dello Stato posseggono oggi più di 3000 carrozze viaggiatori a cassa metallica. Tutti i treni diretti e direttissimi, i treni rapidi ed anche molti treni accelerati sono composti di materiale interamente metallico. Nessuna carrozza è più stata costruita in legno. Così circa il 50 % del parco vetture, dai saloni alle III classi, materiale che serve per le relazioni importanti rappresenta oggi quanto di più moderno si può immaginare per la tecnica ferroviaria.

Queste carrozze rispondono poi a quanto v'è di meglio come estetica, robustezza e comodità.

Notate che contemporaneamente per sostenere il maggior peso dei treni con materiale a cassa metallica si è dovuto rinforzare la linea e sostenere nel complesso maggiori spese di servizio.

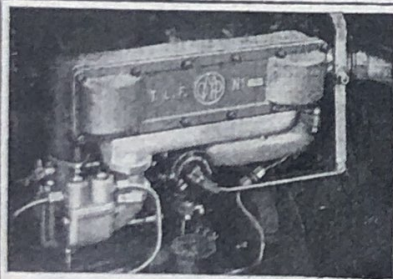
Indubbiamente le nostre ferrovie con queste innovazioni hanno dovuto sostenere sacrifici finanziari non lievi. In compenso per il pubblico abbiamo oggi treni che offrono vantaggi notevoli quanto a maggior sicurezza, tranquillità e comodità.

L'italiano che ha occasione di viaggiare all'estero trova motivo di legittima soddisfazione rilevando la superiorità del nostro materiale in confronto del materiale delle altre ferrovie.

Le Ferrovie Federali Svizzere.

Le Ferrovie Federali Svizzere nell'ultimo quinquennio hanno avuto una notevole contrazione negli introiti, diminuiti, dopo il 1929, di milioni 84,9 mentre le spese di esercizio non hanno potuto essere ridotte che solo di milioni 19,1 di franchi svizzeri, come si rileva dal bilancio di esercizio:

	Introiti	Spese	Ecc. introiti
	(in migliaia di fr. sv.)		
1928	403.068	268.560	134.508
1929	413.816	280.382	133.434
1930	402.890	291.420	111.470
1931	386.927	283.282	103.645
1932	342.953	273.302	69.652
1933	328.900	261.300	85.634
1934 (prev.)	322.400	252.400	70.000

Secondo la relazione del Consiglio di amministrazione sul bilancio preventivo del 1934, la contrazione degli introiti dell'azienda dopo

1929 è stata causata non solo dalla crisi generale e dalla riduzione delle tariffe, ma soprattutto dalla concorrenza automobilistica. Attualmente nella Svizzera — scrive la …ifica — vi sono 75.000 automobili e 1500 autobus ed autocarri con una disponibilità globale di 320.000 posti, mentre le carrozze delle Ferrovie Federali hanno una disponibilità di 211.000 posti.

Anche per il trasporto di merci, mentre il tonnellaggio globale delle Ferrovie Federali raggiunge 250.000 tonn., vi sono 18.000 autocarri e 350.000 rimorchi con una capacità di non meno di 50.000 tonnellate. Ma la capacità di carico del materiale rotabile delle Ferrovie ha un'utilizzazione inferiore a quella dei veicoli automobili, dato che le Ferrovie debbono essere in grado di effettuare tutti i trasporti.

L'ammontare totale dei prestiti che gravano l'azienda delle Ferrovie Federali, da 2.842.315.611 franchi sv. (31 dicembre 1932) è passato a 2.839.344.191 (31 dicembre 1933). L'onere degli interessi da 116.102.000 franchi (1932) è aumentato a 118.052.000 franchi (1933), e si prevede aumenterà a 122.104.000 franchi nel 1934. Oltre il servizio degli interessi, vi sono poi gli ammortamenti.

Lo sviluppo della trazione elettrica ha aumentato gradatamente il percorso chilometrico delle locomotive elettriche, che nel 1932 effettuarono il 71,81 % del totale dei chilometri-locomotive, percentuale aumentata già al 73,5 % nel 1933:

Percorsi chilometrici	1932 (in km. loc.)	1933
Con locomotive a vapore .	13.747.108	13.083.000
Con locomotive elettriche . . .	35.013.080	36.167.000
Totale km. loc. . .	48.760.188	49.250.000

Il valore della fornitura dell'energia elettrica per la trazione dei treni, da milioni 20,5 di franchi nel 1932 è aumentata a milioni 20,8 di franchi circa nel 1933.

Il parco rotabile delle Ferrovie Federali alla fine del 1934 comprenderà 1122 veicoli motori, di cui:

475 locomotive a vapore
492 locomotive elettriche
46 automotrici elettriche
109 trattori.

Le carrozze a scartamento normale saranno 3485; i carri ammonteranno a 16.228.

La settimana svizzera di viaggi e le facilitazioni sulle ferrovie germaniche per i provenienti dalle Americhe.

Tutte le amministrazioni ferroviarie, in misura diversa e con tipi di facilitazioni diverse, tendono sempre più a favorire e a facilitare i viaggi.

Nel periodo dal 2 al 10 giugno scorso le Ferrovie Federali Svizzere hanno istituito una cosiddetta « Settimana svizzera di viaggi ». I biglietti di corsa semplice rilasciati durante

quel periodo davano diritto al *ritorno gratuito:* in altri termini, questa è stata una forma di riduzione, di carattere temporaneo, del 50 % sui viaggi di andata-ritorno.

Le ferrovie germaniche del Reich hanno disposto che fino al 31 ottobre la riduzione del 25 % da esse accordata ai viaggiatori in provenienza dall'estero, subordinatamente ad un minimo di permanenza di 7 giorni in Germania, sia elevata al 60 % a favore dei cittadini esteri o germanici che hanno la loro residenza in America, ciò che deve risultare dal loro passaporto.

L'istituzione per il 1935 di un servizio di navi-traghetto attraverso la Manica.

Da molto tempo si parla dell'istituzione in via permanente delle navi-traghetto attraverso la Manica. Ma pare che finalmente la questione sia entrata nella sua fase pratica e decisiva.

La linea progettata dovrebbe cominciare a funzionare nella primavera del 1935 fra Dunkerque, sulla costa francese, e Douvres, sulla costa britannica. La soppressione, per fatto delle navi-traghetto, del trasbordo delle merci presenta un'economia notevole di spesa ed un vantaggio incontestabile specie per le merci deperibili e fragili.

Sarà istituito un servizio diretto di vetture-letti di 1ª e di 2ª classe fra Parigi e Londra: il tragitto avverrà completamente di notte.

Si è scelto il porto di Dunkerque come quello che per ragioni di impianti e per altre ragioni tecniche meglio si presta.

Il servizio attraverso lo stretto verrà assunto dalla Southern Railway, la quale impiegherà navi-traghetto opportunamente attrezzati e disposti per il trasporto dei vagoni merci, di vetture-letto e di automobili. Le navi-traghetto avranno un ponte con 4 binari, capaci di ricevere 40 carri merci di 10 tonn. o 12 vetture letti.

L'organizzazione delle ferrovie germaniche.

Fino al 1870 la Germania era formata da venticinque Stati indipendenti, di cui i più grandi (Prussia, Baviera, Sassonia, Wurtemberg, Baden, Essen, Meclemburgo, Schwerin, Oldenburgo) avevano ciascuno una propria rete ferroviaria: queste ferrovie appartenevano in parte allo Stato, in parte a compagnie private. Per esercire le linee secondo criteri comuni si costituì l'Unione delle ferrovie germaniche.

L'idea della unificazione e concentrazione delle ferrovie germaniche in un solo grande organismo, propugnata da Bismark, ha potuto ottenersi solo molto tardi, dopo la guerra, nel 1920, in cui fu firmata fra il Governo del Reich e i paesi proprietari delle ferrovie, una convenzione in base alla quale questi trasmettevano al Reich la proprietà di tutti i terreni in possesso delle ferrovie o a queste destinati.

Più tardi, nel 1924, è stata costituita la Compagnia delle ferrovie germaniche (Deutsche Reichsbahngesellschaft), con incarico di esercitare la rete con una larga indipendenza e con criteri prettamente commerciali. Come società commerciale la compagnia è sottoposta ad alcune disposizioni del codice commerciale germanico, ma per effetto di una legge speciale gode tuttavia di un regime particolare. Essa è inoltre sottoposta al controllo del Reich, al quale appartiene il diritto sovrano di fissare le tariffe.

Alla testa dell'organizzazione trovasi un Consiglio di amministrazione composto di 18 membri, nominato dal Reich: questo Consiglio alla sua volta nomina il Direttore Generale.

La Direzione Centrale con sede in Berlino comprende sette servizi: I, Traffico e tariffe; II, Movimento e lavori; III, Trazione; IV, Finanze e Contenzioso; V, Personale; VI, Affari Generali e Personale; VII, Approvvigionamenti. Come si vede, questa organizzazione centrale corrisponde nelle sue linee generali a quella delle nostre ferrovie statali e così pure negli organi provinciali.

Questi sono costituiti da 28 direzioni di esercizio, che corrispondono ai nostri compartimenti ferroviari. Esse hanno sede nei capiluoghi delle varie sezioni: Altona, Augsburg, Berlino, Breslavia, Dresda, Erfurt,

Essen, Francoforte sul Meno, Halle, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Colonia, Könisberg, Ludwigshafen, Magonza, Monaco, Münster, Norimberga, Oldenburgo, Oppeln, Osten, Ratisbona, Schwerin, Stettino, Stoccarda, Treviri, Wuppertal.

Alla testa di queste direzioni di esercizio regionali è un Presidente, che corrisponde al Capo compartimento delle nostre ferrovie statali, il quale ha alla diretta dipendenza più capi-sezione secondo i vari rami di servizio. Nelle direzioni più importanti esistono fin a 7 sezioni: finanze e contenzioso, personale, traffico e tariffe, movimento, lavori, trazione, officine.

La completa unificazione delle ferrovie germaniche e la sua subordinazione ad un'unica direzione centrale è un fatto molto recente. Fino al dicembre scorso le direzioni regionali della Baviera dipendevano, non ciascuna direttamente dall'organismo centrale, bensì dalla direzione di Monaco, che costituiva un intermediario con la Direzione Generale di Berlino. Questa organizzazione, che godeva di una certa autonomia, si chiamava il «Gruppo amministrativo della Baviera». E poichè esisteva a Monaco un Ministero delle Comunicazioni, a questo erano stati conservati alcuni diritti spettanti al Ministero delle Comunicazioni del Reich residente a Berlino.

Ciò che si rileva anche in questi ultimissimi provvedimenti è che il Governo di Hitler ha voluto venire ad una completa realizzazione dell'unità di vedute e di condotta delle ferrovie germaniche. Particolare importanza si è anche voluto dare all'attività commerciale, con unità di indirizzo, delle ferrovie stesse, di fronte all'incalzare della crisi. Per quanto riguarda la concorrenza automobilistica, come sappiamo, il Governo tedesco ha risolto il problema coll'assumere esso stesso la gestione diretta dei servizi automobilistici regolari più importanti e con lo stabilire le relative tariffe.

Una stazione ferroviaria che ha venduto un biglietto in un anno.

Secondo un rapporto annuale delle «Victorian Railways», a Moolap, una stazione sulla linea di Queenschliff (Australia) il bilancio annuale della vendita dei biglietti ferroviari — informa l'Agenzia «H» — ha fruttato la bellezza di otto pence, circa cinque lire. Questa modica somma è stata pagata dal solo ed unico viaggiatore che, nel corso dell'anno, ha preso il treno a Moolap. Su questa stessa linea altre tre stazioni hanno avuto un incasso annuale inferiore ai cinque scellini. Bisogna considerare però che per mettere questi rarissimi viaggiatori in condizione di poter prendere il treno quando ne hanno avuto bisogno l'amministrazione ferroviaria ha sostenuto col più grande stoicismo spese di personale e di manutenzione dei fabbricati delle stazioni, malgrado

che per mesi interi nessuno si affacciasse alla biglietteria. Va tenuto conto che i viaggi nella zona attraversata da questa linea ferroviaria sono considerati d'altra parte qualche cosa di addirittura voluttuario e possibile soltanto alle borse dei ricchi. Gli altri vanno a cavallo o se non possono, a piedi.

Nuovi servizi speciali per il pubblico sui treni.

E' perfettamente naturale che le ferrovie studino tutti i mezzi per invogliare il pubblico a servirsi di esse e che escogitino a tal riguardo tutto ciò che ad esse è possibile e che invece non è possibile al rivale..., l'automobile. Dopo le vetture-bar, le vetture-cinematografo, le vetture provviste di apparecchi radio, dopo il telegramma-treno, le guide che spiegano ai viaggiatori le bellezze delle regioni che percorre il treno... abbiamo il servizio delle dattilografe sui treni!

Qualche cosa di simile esisteva già su alcuni treni americani. Ora ci viene la notizia che alcune Compagnie inglesi hanno inaugurato una specie di servizio di stenografia e di scrittura a macchina su certi treni che portano di buon mattino gli uomini di affari a Londra.

Normalmente nel treno viaggiano tre dattilografe, in un apposito scompartimento, dove possono essere dettate le lettere. Queste possono essere spedite durante il viaggio: un impiegato delle Poste provvede allo smistamento della corrispondenza, la quale può all'occorrenza anche essere lasciata alle stazioni di transito, ove il treno non ferma, con un metodo molto semplice: la corrispondenza viene rinchiusa in sacchi e questi vengono gettati sulle banchine mentre il treno transita.

Ecco un servizio dove le ferrovie non dovranno temere la concorrenza dell'automobile!

I mezzi adottati nel Sud-Africa per difendere le ferrovie dalla concorrenza.

La vecchia Rivista *Trasporti e lavori pubblici*, che ora si presenta sotto nuova moderna veste, ha pubblicato nel numero 2 di quest'anno il resoconto di una intervista con S. E. il Ministro del Sud-Africa sulla questione ferroviaria.

Anche le ferrovie sud-africane dal 1931 sono in *deficit* in conseguenza della crisi generale; peraltro questo *deficit* va gradatamente diminuendo grazie alla rigorosa politica di nazionalizzazione dei servizi e delle spese, il che ha permesso di mantenere in piena efficienza quei servizi che sono tra i più a buon mercato dell'Africa e della stessa Europa. A quest'ultimo proposito S. E. ha citato l'esempio del viaggio di andata e ritorno in 1ª classe per 3600 km. che costa 12 sterline, ossia Lit. 720.

Fra i rimedi adottati contro la crisi vi è prima di tutto la sospensione della costruzione di qualunque nuova linea secondaria. Inoltre sono state istituite linee regolari automobilistiche gestite dallo Stato. Si tratta di servizi che corrispondono a reali esigenze e necessità e le cui tariffe sono in armonia con quelle ferroviarie. Lo Stato gestendo e regolando gli autotrasporti, evita che questi abbiano a fare concorrenza alle ferrovie, le quali come patrimonio nazionale sono costate al paese miliardi e miliardi e vanno conservate e migliorate.

L'intervistato ha espresso il parere che nel Sud-Africa, come negli altri paesi, le ferrovie continueranno a costituire la spina dorsale delle comunicazioni, mentre gli autotrasporti potranno essere il loro complemento. Ha aggiunto che per l'industria mineraria del Sud-Africa le ferrovie continueranno a restare il miglior mezzo di trasporto.

In complesso sembra che, sia per la situazione speciale del Sud-Africa, sia per la politica dei trasporti adottata dal Governo, la concorrenza non abbia in quelle regioni assunto la forma e la tensione che si verificano in America e in varie nazioni europee.

90.000 anni a 300 chilometri il giorno.

Queste cifre non si riferiscono a qualche movimento sidereo. La loro interpretazione non è di natura astronomica ma ferroviaria. Esse significano che in Germania, per imbattersi in una sciagura che al viaggiatore costi — senza propria colpa di disattenzione o d'imprudenza — la vita, bisognerebbe che egli percorresse appunto da 250 a 300 chilometri ogni giorno durante 90 mila anni consecutivi.

Ecco le statistiche in appoggio a una così consolante asserzione: nel 1930 vennero trasportati più d'un miliardo e mezzo di viaggiatori, dei quali soltanto tre furono mortalmente feriti in scontri ferroviari: nel 1931, su un numero quasi eguale di passeggeri, i morti furono uno solo e nel 1932 nuovamente tre. E' dunque difficile immaginare un mezzo di trasporto più sicuro.

TURISMO

La Corporazione dell'Ospitalità.

La Corporazione dell'Ospitalità fa parte del terzo dei tre gruppi in cui sono state divise le Corporazioni, ossia di quella branca che comprende le Corporazioni per le attività produttrici di servizi.

Ciò che sia e quali siano le funzioni della Corporazione dell'Ospitalità, quale sia, in altre parole, il campo d'azione della Corporazione suddetta risulta chiaro dalla composizione del suo Consiglio:

Un rappresentante del Commissariato per il Turismo;

Alberghi e pensioni: 2 datori di lavoro e 2 lavoratori;

Ufficio e Agenzie di Viaggio: 1 datore di lavoro ed 1 lavoratore;

Esercizi pubblici in genere (ristoranti, caffè, bars, circoli pubblici di giuoco): 2 datori di lavoro e 2 lavoratori;

Stabilimenti idroclimatici e termali: 1 datore di lavoro ed 1 lavoratore;

Case private di cura: 1 datore di lavoro ed 1 lavoratore;

Medici: 1 rappresentante.

Oltre, s'intende, i tre rappresentanti del P. N. F. che entrano di diritto in ogni Consiglio di Corporazione.

La Corporazione dell'Ospitalità raggruppa insomma coloro che operano in vista del fattore economico «ospite».

La costituzione della Corporazione dell'Ospitalità segna un caposaldo per gli sviluppi ulteriori dell'organizzazione turistica italiana.

Divieto di esportazione delle divise estere dall'Italia.

Importantissimi provvedimenti sono stati presi dal Governo Italiano per disciplinare le operazioni in cambi o divise, allo scopo di difendere la moneta nazionale da speculazioni dannose alla nostra finanza.

Oltre un decreto-legge che modifica e disciplina l'applicazione della tassa di bollo sui titoli esteri, è stato emanato dal Ministro delle Finanze un decreto in data 26 maggio 1934, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 26 maggio 1934 (N. 124), che interessa molto da vicino i turisti sia stranieri che si recano in Italia, sia italiani che si recano all'estero.

L'art. 1 di tale decreto ministeriale stabilisce innanzi tutto:

«Nessuna operazione in cambi o divise potrà essere eseguita se non risponde a reali necessità dell'industria e del commercio ed a bisogni di chi viaggia all'estero. Tali necessità dovranno risultare da documentazioni originali. Potranno essere

eseguite operazioni rispondenti a bisogni di persone residenti all'estero che hanno i loro beni nel Regno, nelle Colonie e nei Possedimenti ».

Nell'art. 5 poi si vieta l'esportazione di divise italiane all'estero, concedendo a coloro che devono recarsi all'estero l'esportazione di somme fino a L. 5000.

« E' vietata l'esportazione per qualsiasi motivo e sotto qualsiasi forma, di biglietti di banca, di assegni e di chèques pagabili in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti e di ogni sorta di titoli stilati in lire.

« Le banche, gli enti o le ditte trassate, presso le quali sono pagabili i titoli di cui sopra o che, altrimenti, ne vengano, in qualsiasi modo in possesso, dovranno subito segnalare all'Istituto di emissione quelli dei titoli suddetti che risultassero aver circolato all'estero, fornendone gli estremi.

« E' consentito a coloro che devono recarsi all'estero di portare seco biglietti italiani o titoli rappresentativi della moneta, stilati in lire, per somma che non ecceda complessivamente le Lit. cinquemila.

« Di tale agevolezza sono escluse le persone che si recano all'estero più volte in uno stesso mese, nonchè quelle abitanti nella zona di frontiera, e che abbiano occasione di attraversare con frequenza il confine.

« A dette persone, è concesso di portar seco una somma proporzionata alla durata del loro breve soggiorno all'estero ».

Non sono stabilite le norme pratiche di controllo per le somme e i titoli esportati dagli italiani che si recano all'estero e dagli stranieri che escono dall'Italia dopo avervi soggiornato. Comunque ci riserviamo di ritornare sull'argomento nel numero prossimo de *Le Vie d'Italia*, per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione di divise da parte dei viaggiatori e dei turisti.

Facilitazioni agli Esperantisti Soci del T. C. I. per un viaggio a Stoccolma.

L'Esperanto Centro, che ha sede a Milano, Galleria Vittorio Emanuele 92, comunica che sono concesse speciali facilitazioni ai Soci del T. C. I. che desiderano partecipare alla 9ª Gita Turistica in occasione del « 26° Congresso Universale di Esperanto », che avrà luogo in agosto a Stoccolma. Chiedere programmi all'indirizzo sopraindicato.

Il turismo in Jugoslavia.

Il numero dei turisti è in grande diminuzione in Jugoslavia, a quanto pubblica il Dott. Todorevich, essendo passato da 256.147 nel 1930 a 209.787 nel 1931 ed a 147.456 nel 1932 ed aggiunge che la cifra del 1933 sarà la più caratteristica di questa diminuzione. L'industria jugoslava del turismo ha sofferto fortemente per le misure restrittive prese da alcuni paesi quanto all'esportazione delle divise. Così il numero dei turisti tedeschi è diminuito dal 1930 al 1931 del 43,78 % e dal 1931 al 1932 del 70,08 %. I turisti austriaci, cecoslovacchi ed ungheresi sono pure in diminuzione, mentre un piccolo aumento si è verificato nei turisti francesi, che non sono però molto numerosi.

SPORT

Automobilismo.

Nel mese di maggio importantissime furono le maggiori corse del calendario a far tempo dal *Gran Premio di Tripoli*, famoso sotto un duplice aspetto. La velocissima corsa fu indecisa fino all'ultimo fra Varzi, Chiron e Moll, tutti su Alfa-Romeo. Al ritmo vertiginoso, che fu fatale a molti concorrenti impossibilitati a seguire quella andatura che il velocissimo circuito consentiva, la corsa fu decisa proprio sul nastro di traguardo, quando Varzi e Moll giunsero separati da pochi centimetri. I 534 km. del percorso furono compiuti dal vincitore in 2 ore 48' 53" 4/5 alla media di 186,149.

Due corse si svolgevano il 20 maggio: la classica *Targa Florio*, la più anziana corsa italiana, e il *Gran Premio dell'A. C. di Casablanca*. La vittoria in entrambe arrise alla industria italiana. Nella corsa siciliana fu primo Varzi (Alfa-Romeo) alla media di 69,222 sui 432 km. La media non fu eccezionale sia per il maltempo, sia perchè Varzi non ebbe la necessità di forzare. A Casablanca il miglior successo arrise a Chiron (Alfa-Romeo) che marciò sui 382 km. alla media di 130 km. 512, distaccando di meno di un minuto Etancelin (Maserati).

Grandissima era l'attesa per il germanico *Gran Premio dell'Avus* sul quale avrebbero dovuto debuttare le vetture tedesche, delle quali si era detto che in allenamento avevano raggiunto i 300 km. all'ora. Invece per la seconda volta la corsa dell'Avus si concluse con un successo per l'industria italiana, grazie ai primi due posti conquistati dal francese Moll e da Varzi sulle Alfa-Romeo monoposto, e per il quarto e quinto posto che rimasero alla Maserati con Low Howe e Nuvolari. Gli unici avversari che ancora non si erano misurati con le vetture italiane erano i tedeschi. Ma essi furono battuti proprio in casa loro. La giornata fu piena di delusioni per gli sportivi germanici. La prima, quando fu annunciato che le tre vetture Mercedes-Benz erano state ritirate per il motivo che non erano ancora a punto. La seconda fu costituita dalla vittoria francese nella corsa per le vetture fino a 1500 cmc.; la terza, e più amara, si ebbe poi quando, durante lo svolgimento della gara più importante, Stuck, che al volante della nuovissima Auto-Union era apparso per due terzi della velocissima corsa l'incontrastato dominatore, si arrestò per un irreparabile guasto. Allora Moll e Varzi presero il comando. Il francese vinse alla media di km. 205,290 compiendo i km. 294,426 in 1 26' 03". Varzi era distaccato di un minuto. Nella corsa per vetture al disotto dei 1500 cmc. Veyron (Bugatti) fu primo alla media di km. 181,800 sui km. 196,561. Castelbarco con Maserati fu quarto.

La Coppa d'Oro del Littorio — 5700 km. su tutte le strade della Penisola e sul giro della Sicilia — ha ottenuto nel corso delle sue tappe un pieno successo propagandistico, organizzativo e tecnico. Preparato ed eseguito con quella larghezza di mezzi, che sola poteva pretendere una prova di così vasta mole e di così ponderosa responsabilità per riuscire perfetta, questo Giro automobilistico d'Italia fu il trionfo delle macchine di serie, per le quali era riservato. La gara ha dimostrato che in Italia si possono organizzare saggi così importanti, offrendo al mondo intero la prova che tutte le nostre strade sono degne del mezzo di trasporto dell'epoca moderna, e che la coscienza automobilistica italiana è ormai così sviluppata da dare spettacoli di disciplina; infine, che la vettura italiana, frutto del genio e del lavoro italiano eccelle non soltanto nel campo della velocità pura, ma anche in quelle che sono le doti più ricercate nella macchina normale e cioè: resistenza, tenuta, continuità di funzionamento e praticità.

Le classifiche furono le seguenti: Classe fino a 1100 cmc.: 1° Brignone-Aymini (Fiat) in ore 71 26' 45'' alla media di km. 78,598. (Arrivati cinquanta); — Classe fino a 1500 cmc.: 1° Dei-Caruso (Lancia) in ore 73 44' 22'' alla media di km. 77,122. (Arrivati trenta); — Classe fino a 2000 cmc.: Dusmet-Danese (Alfa-Romeo) in 68 20' 59'' alla media di km. 83,204. (Arrivati diciannove); — Classe fino a 3000 cmc.: 1° Pintacuda-Nardelli (Lancia-Astura) in 65 57' 06'' alla media di km. 86,229. (Arrivati sedici); — Classe oltre 3000 cmc.: 1° Stoffel-Pesato (Chrysler) in 76 42' 11'' alla media di km. 74,414. (Nove arrivati).

La vittoria assoluta spettò quindi alla coppia Pintacuda-Nardelli.

Motociclismo.

Due manifestazioni, tra le numerose inserite nel calendario motociclistico di maggio,

si sono elevate fra tutte: la *Milano-Roma-Napoli* e il *Trofeo della Velocità* disputatosi a Roma. La prima, che da 3 anni ha assunto il nome di *Coppa Mussolini*, segnò un successo malgrado le avversità del tempo, in alcuni punti del percorso veramente ostili. Il valore, la preparazione, lo spirito combattivo dei piloti, insieme all'altissimo grado di efficienza delle macchine trionfarono delle imperversanti burrasche primaverili. Trentuno concorrenti su sessantasei partiti raggiunsero Napoli in tempo massimo: queste cifre bastano per cancellare il ricordo del bilancio dello scorso anno, così poco confortante da far esprimere a parecchi il proposito di non più ripetere questa prova.

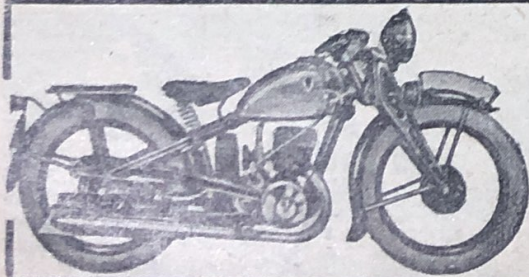
I *records*, espressione del progresso tecnico-sportivo, diedero un bilancio confortante: dei precedenti *records* sulla distanza totale resistette soltanto quello della categoria 350 cmc., cioè la categoria attualmente meno interessante tanto dal lato tecnico quanto da quello sportivo. Deve essere sottolineato il fatto che il crollo dei *records* è cominciato da Firenze in giù, proprio quando l'imperversare del maltempo, la stanchezza dei piloti e lo sforzo delle macchine maggiormente facevano sentire il loro effetto.

Il vincitore assoluto fu l'anziano, ma valorosissimo Terzo Bandini, con quella 500 Guzzi bicilindrica che il mese prima aveva trionfalmente debuttato a Barcellona. La media di km. 98 370 è realmente significativa perchè ottenuta sugli 880 km. compiuti in 9 ore 1' 38" con un vantaggio di oltre 35' sul secondo, Mario Colombo, alla guida della Bianchi. Il terzo della graduatoria generale è il primo della categoria 250, Riccardo Brusi su Guzzi alla media di 91 km. 596, notevole ma di poco superiore a quella stabilita da Amilcare Rossetti, quarto assoluto e primo della categoria 175 cmc. con la media di km. 91,178 che dice tutto il valore della *piccola* Benelli. Nella categoria 350 cmc. Girotto su Norton vinse a 86,745 di media, mentre la categoria motocarrozzini fu appannaggio di Pierino Opessi con Triumph alla media di 80,843.

Il *Trofeo Internazionale della velocità* ha significato un completo successo italiano. Questa manifestazione può esser considerata il Campionato motociclistico mondiale, aperta com'è a tutte le Nazioni essendo stata creata dalla Federazione Internazionale dei Clubs motoristici. L'ingranaggio del Trofeo Internazionale è soprattutto geniale, perchè consente la maggiore delle libertà: quelle Nazioni che posseggono macchine e uomini propri hanno modo di far emergere e le une e gli altri; viceversa quelle Nazioni che ritengono di possedere guidatori valenti, ma non hanno una industria propria son libere di scegliere le macchine che preferiscono per affidarle ai loro campioni. Inoltre la superiorità non deve scaturire da un solo elemento, il quale potrebbe esser troppo alla mercè della sorte, ma deve risultare dalla somma di vari elementi, e cioè dal totale minore dello scarto di tempo fra chi vince due classi sulle quattro ammesse ed i concorrenti designati. Il T. I. V. può esser vinto anche da una Nazione che non abbia avuto nemmeno un primo classificato ed a maggior vantaggio della Nazione concorrente possono esser designati a comporre la squadra rappresentativa quattro elementi dei quali soltanto i tre migliori classificati saranno presi in considerazione. L'Italia ha conquistato quest'anno il Trofeo con Amilcare Rossetti (Benelli), Riccardo Brusi (Guzzi) ed Alfredo Panella (Guzzi). La squadra germanica fu la più poderosa avversaria, ma bene impressionarono anche quelle di Svezia e di Spagna. La Svezia conquistò il secondo posto, mentre le squadre di Germania, Spagna e Francia non furono classificate essendo giunte incomplete.

Nello stesso tempo è stato disputato anche il *Gran Premio d'Italia*, al quale parteciparono 52 concorrenti. La gara fu una delle migliori e delle più avvincenti fra quante sono state disputate in questi ultimi anni. Nella categoria 500 cmc. si assistette ad una lotta superba per la completa partecipazione della Guzzi che aveva designato a rappresentarla Bandini, Moretti e Tenni, oltre al migliore corridore inglese Stanley Woods. Il mondo motociclistico nazionale attendeva da tempo la risposta decisiva alla domanda se l'Italia poteva o meno avere la «sua» macchina da corsa. Avrebbe potuto scaturire dalla gara romana anche la vittoria della Bianchi 500, ma la Casa milanese non aveva affrontato in pieno la battaglia ed era scesa in lizza con una sola macchina. Oggi il motociclismo italiano può vantare un nuovo primato. E' difficile trovare nel mondo oggi chi possa superare le nostre macchine. Non ci sono avversari nella 175 cmc.; si domina agevolmente nella 250 cmc.; Barcellona, Napoli e Roma sono tappe della nostra conquista nella 500 cmc.

I risultati furono i seguenti: Classe 500: 1° Tenni Omobono (Guzzi) compiendo i km. 196,650 in 1 18' 17" 2/5 alla media di 150,708. Tenni compì anche il giro più veloce alla media di 159,016; — Classe 350: 1° Pigo-

rini Aldo (Rudge) km. 196,650 in 1 26' 49'' 1/5 alla media di 135,901; — Classe 250: 1° Brusi Riccardo (Guzzi) km. 163,875 in 1 14' 30'' 1/5 alla media di 131,068; — Classe 175: 1° Rossetti Amilcare (Benelli) km. 163,875 in 1 20'' 56' 3/5 alla media di 121,981.

Ciclismo.

Ha dominato nel mese di maggio — dopo la vittoria di Guerra nel Giro del Piemonte — il *Giro d'Italia* che, mentre si stampa questo fascicolo della Rivista, è alle sue ultime battute. Vi erano stati in partenza tre favoriti e cioè Guerra, Demuysère e Binda che sembravano i migliori per la gravosa corsa a tappe. Molti speravano in Bovet, Olmo e Camusso. Nel corso della prova la realtà distrusse le previsioni e, salvo per Guerra, che si dimostrò il migliore, di fronte anche a un complesso di avversari dominati soprattutto moralmente, gli altri favoriti crollarono. Demuysère si comportò pietosamente, ombra del corridore che vinse tre mesi prima la Milano-Sanremo; Binda, per una caduta a Roma fu costretto al ritiro, nel momento in cui l'ex campione del mondo riteneva ancora di poter rifarsi delle faticate prove fatte nelle primissime tappe precedenti alla forzata rinuncia; Bovet trascinò per molte tappe una dolorosa contusione ad una gamba e poi si ritirò; Olmo, ancora troppo immaturo per una fatica così prolungata, si confermò il migliore dei giovani, e Camusso si mantenne nella scia del dominatore, dopo che questi gli tolse la maglia rosa nella prima tappa a cronometro. Riparleremo del «Giro» nel fascicolo seguente esaminando circostanze e dati per trarne le conclusioni sull'attuale «momento» del ciclismo italiano.

Ippica.

Le maggiori prove ippiche italiane al galoppo, riservate ai cavalli di tre anni si sono esaurite con il *Premio d'Italia* e il *Premio Principe di Amedeo*. Il *Gran Premio del Re*, così si è chiamato quest'anno il classico Derby Reale, ha visto ai primi tre posti Amur di Radice-Fossati, montato da Romero, Osimo di De Montel, e Bernina di Tesio-Incisa, la quale fu danneggiata nello sforzo da un urto del secondo classificato. Con la conquista del Nastro azzurro, della distinzione massima consentita al campione dell'annata, (perchè il Derby Reale ha sempre avuto in ogni parte il significato di campionato della generazione di tre anni), Amur ribadì i successi conquistati a Milano e si pose all'avanguardia dei nati nel 1931. L'incontro forse più significativo fu quello del Premio d'Italia, nel quale contro i primi due del Premio del Re — Amur ed Osimo — si presentava Navarro, che venti giorni prima nel Gran Premio Ambrosiano aveva battuto Sorolla ed Ello, ottimi campioni di quella generazione che aveva dato anche Pilade e Crapom. L'aver battuto i cavalli di quattro anni doveva rappresentare per Navarro un titolo

validissimo per l'incontro con i laureati del Premio del Re. Amur raccolse le preferenze e corse una volta; ma in corsa il vincitore del Premio del Re non resistette affatto, travolto dapprima dall'irruenza del modesto Parterino e fu poi assente nel momento dell'azione di Navarro di Tesio Incisa, che vinse con estrema facilità di sei lunghezze su Osimo.

Motonautica.

In attesa di riunioni maggiori di carattere internazionale fu disputata a metà maggio nelle acque del lago d'Iseo la prima prova del *Campionato italiano per fuori-bordo*, che diede questi risultati: Classe A cmc. 250, Km. 22: 1° G. C. Carcano (Laros-Taroni) alla media di 55,975. Classe C cmc. 500. Km. 30: 1° G. Guerrini (Johnson-Riva) alla media di 69,569. Classe X cmc. 1000. Km. 41: 1° A. Daccò (Laros-I. F. I.) alla media di 70,588. Nello stesso giorno si corse la Coppa Limonta per fuori-bordo da turismo sulla distanza di km. 62. Nella classe 500 cmc. fu primo U. Meneghetti (Johnson-Riva) a 56,569 di media e nella classe 1000 cmc. la vittoria toccò alla signora Mina Pesenti Guerrini (Elto-Riva) alla media di 66,846. La Coppa R. F. I. M. per motoscafi da turismo di un litro e mezzo svoltasi su 30 km. fu vinta da C. Pesenti (B. P. M.-Riva) alla media di 71,700.

In maggio un *nuovo record del mondo* venne stabilito in Italia. Mario Cutolo del R. Club Savoia di Napoli sullo scafo « Maria Grazia » di 1500 cmc. (Taroni-B. P. M.) sulla base misurata di Tremiglina compì le 24 miglia marine alla media di km. 75,965.

Calcio.

Del Campionato Mondiale di Calcio, che si concluderà soltanto quando noi staremo ultimando la stampa del fascicolo, preferiamo parlare a gara ultimata.

A parte il risultato tecnico degli incontri si può comunque fin d'ora affermare che l'Italia ha già trionfato per la sua organizzazione che suscitò l'ammirazione delle sedici squadre che disputarono l'indimenticabile competizione.

Nuoto.

Bisogna riconoscere che il problema della diffusione del nuoto ha interessato tutte le gerarchie, le quali non hanno soltanto pensato alle prove sportive natatorie, ma ad intensificare le pratica di questo esercizio accessorio all'educazione fisica dei giovani, e indispensabile anche dal lato utilitario e umanitario. Nel campo puramente sportivo l'attività si è iniziata quest'anno nel modo più lusinghiero: in meno di due mesi sono stati migliorati tre *records* nazionali e cioè quello dei 400 metri sul dorso, stabilito in 6' 30" da Ravera a Torino; quello dei 500 metri « a rana » segnato da Benuzzi con 8' 31" 7/10 a Roma, e infine quello della staffetta 3 × 100, stile libero, che la squadra della Lazio composta da Giunta, Candela e Nartini ha abbassato a Roma con 3' 21" 8/10. Questi risultati sono tanto più notevoli in quanto sono stati raggiunti nella stagione meno favorevole, quando la preparazione è assai scarsa e le gare sono limitatissime anche nelle pochissime attuali piscine.

Il problema della costruzione delle piscine è, del resto, nel periodo di soluzione. Infatti ai bacini coperti già esistenti a Roma, a Bologna e a Torino si aggiungeranno presto non solo le piscine di Milano, Genova, Napoli e Padova, ma anche quelle di parecchie altre città.

A metà maggio ebbe luogo una riunione internazionale di nuoto a Bologna, assai utile per i confronti contro avversari assai quotati. Nei metri 100, stile libero, fu primo Keltscher di Vienna in 1' 04" 4/10, secondo Reggiani a 3". Perentin nei colori della Bologna Sportiva vinse gli 800 metri stile libero in 11 26' 9/10. In 1' 22" 2/10 Jahn di Vienna fu primo nei 100 metri a rana. La staffetta artistica 3×100 fu vinta dall'Ewasc di Vienna (Huysl, Zan, Pincas) in 3' 51" 3/10 davanti agli Old Boys di Basilea. L'incontro di palla nuoto era vinto dalla squadra della Bologna Sportiva per 3 punti contro 1 degli Old Boys. Nella seconda giornata toccava ancora a Perentin l'onore di segnare la sola vittoria individuale italiana nei 400 m. a stile libero coperti in 5' 29" 4/10. Nei 100 m. sul dorso Siegrist di Basilea era primo in 1' 15" 1/10. Jahn di Vienna vinceva i 200 metri a rana in 3' 3" 6/10. La staffetta 3×100 stile libero era vinta dall'Ewasc di Vienna (Kellscher, Pader, Pinkas), mentre la staffetta 3×100 a rana toccava a Bologna in 4' 32" 1/10 con Gozzo, Canè, Facchinetti.

Fra le novità che meritano di esser ricordate v'è la felice istituzione di un torneo di tuffi dal trampolino di tre metri per la disputa della *Coppa Cangiullo*, che si svolgerà nelle cinque giornate della Coppa Federale in località da stabilirsi. La Coppa Cangiullo verrà assegnata alla società che avrà totalizzato più punti fra i primi cinque classificati.

Vanno infine segnalate come innovazioni di quest'anno: l'istituzione di premi individuali ai nuotatori, la riduzione del 70 per 100 per i trasporti ferroviari e i provvedimenti intesi a punire le diserzioni e le mancanze.

I Littoriali.

Avevamo precedentemente annunciato le prime battute dei Littoriali dell'Anno XII ed il profondo significato di queste manifestazioni goliardiche che ogni anno vengono ad assumere una importanza maggiore per la massa dei concorrenti, per i risultati che si raggiungono, per la diffusione dello sport fra gli studenti che essi provocano. Nei vari stadi di Milano, nelle piscine, sul campo di regate e dei vari sport la giovinezza d'Italia ha dato prova di aver con la maggior consapevolezza inteso ciò che il Fascismo attende da essa. In ogni campo, in ogni sport lo spirito agonistico ha dimostrato con quanto puntiglio e con quanto slancio i goliardi hanno gareggiato. Il G. U. F. di Milano ha ribadito la sua vittoria dell'Anno XI a Torino ed il G. U. F. di Roma è stato il più tenace antagonista. La classifica è stata la seguente: Milano p. 667; Roma p. 557; Torino p. 522; Bologna p. 472; Genova p. 458; Napoli p. 418; Padova p. 351; Firenze p. 313; Palermo p. 209,50; Pisa p. 194,50; Venezia p. 194; Trieste p. 171,50; Bari p. 141; Accademia Modena p. 139,50; Parma p. 124,50; Pavia p. 123; Modena p. 95; Catania p. 94,50; Siena p. 80; Ferrara p. 72; Cagliari p. 64,50; Sassari p. 55; Messina p. 50; Accademia Torino p. 49; Perugia p. 37; Camerino p. 25,50; Macerata p. 9; Urbino p. 1.

STRADE

Ratifica della Convenzione sull'unificazione delle segnalazioni stradali.

Il Ministero degli Affari esteri ha comunicato che la Convenzione sull'unificazione delle segnalazioni stradali, firmata in Ginevra il 30 marzo 1931, è stata ratificata dai seguenti Stati alla data a fianco indicata:

Monaco	19 gennaio 1932;
Portogallo ..	18 aprile 1932, non si applica alle Colonie Portoghesi;
Spagna	18 luglio 1933;
Italia	25 settembre 1933;
Paesi Bassi ..	16 gennaio 1934, per il Regno in Europa, il Suriname e Curaçao.

Pertanto, ai sensi dell'art. 11 della Convenzione stessa, secondo il quale l'entrata in vigore avrà luogo sei mesi dopo il deposito della quinta ratifica, la Convenzione entrerà in vigore il 16 luglio 1934.

85 nazioni si dànno convegno a Monaco di Baviera per il Congresso della Strada. — La Mostra della Strada.

L'Associazione internazionale per la costruzione delle strade, alla quale appartengono 85 nazioni e che celebra quest'anno il 25° anni-

versario della propria fondazione ha scelto la Germania a sede dell'VIII Congresso internazionale per le costruzioni stradali. Esso si inizierà il 3 settembre a Monaco e si concluderà il 19 dello stesso mese a Berlino.

Questo congresso offre al paese ospite l'occasione di allestire, pure a Monaco, una mostra dedicata alla storia e alla tecnica della strada, nonchè al suo significato quale fattore di civiltà. È quasi superfluo osservare che in una simile rassegna il nostro Paese si presenta con titoli eccezionali che vanno dalle strade consolari di Roma alle autostrade, di cui la volontà pioniera del Duce ha dotato l'Italia fascista, proponendola all'ammirazione e alla imitazione dell'Estero. Infatti, la Mostra di Monaco prenderà le mosse appunto dalle gloriose strade romane. Seguirà l'illustrazione delle strade militari di Carlo Magno e di quelle commerciali del Medioevo fino alle modernissime strade e autostrade dei giorni nostri. Una sezione della Mostra farà conoscere tutti i vari mezzi tecnici adoperati per la costruzione e la manutenzione delle strade. Organizzatore della Mostra è l'Ispettore generale delle strade del Reich, Dott. Ing. Todt.

TRA I LIBRI

CARLO ERRERA, RICCARDO RICCARDI. – *L'America Settentrionale, l'America Centrale e le Indie Occidentali.* – Torino, U.T.E.T., 1934-XII, pag. 672, 5 tavole geografiche a colori, 12 tavole in calcocromia e 578 figure e cartine nel testo: L. 100.

E' il primo volume, cronologicamente, ma il sesto della serie, di un'opera, « Geografia Universale Illustrata », che consterà di altri sette volumi come il presente, sotto la direzione di Roberto Almagià. Per ritrovare nella produzione libraria italiana un'altra opera di questo genere, bisogna risalire a vari decenni addietro; ma il confronto che si può istituire con le vecchie Geografie Universali relegate negli scaffali delle Biblioteche italiane è tutto a vantaggio di questa moderna affermazione della scienza geografica del nostro Paese.

La superiorità della quale non è dovuta soltanto ai progressi compiuti dalle arti grafiche, ma particolarmente all'esposizione agile, piacevole, chiara, spesso affascinante, ricca di contenuto spirituale, pur mantenendosi sempre rigorosamente esatta, precisa e documentata. Fa piacere riscontrare che anche da noi si sa oggi scrivere in una maniera così garbata e insieme sostanziosa, quale è possibile solo da chi domina da gran signore la materia.

Nobile opera, dunque, di alta cultura e che per il suo « vitale nutrimento » deve entrare a festa nella biblioteca di ogni studioso italiano.

Ricca e quasi sempre bellissima la parte illustrativa, così saggiamente scelta che ha quasi sempre carattere documentario.

Ottima la cartografia, utilissime le cartine dimostrative del testo (ricordiamo, tra queste, la carta delle principali esplorazioni e quelle economiche), che si uniscono così alle illustrazioni e al testo perspicuo nel darci la più esatta fotografia della vita del passato e del presente di quel grande e possente Paese nel quale matura tanta parte della storia futura dell'umanità.

GIOTTO DAINELLI. – *Sulle condizioni geologiche dei bacini di Opi e di Barrea (Alto Sangro) in relazione con i progettati laghi artificiali.* – Roma, Stab. Tip. Ditta C. Colombo, 1933-XII, pag. 180 con 6 tavole fuori testo.

E' una critica della letteratura scientifica in argomento, con vedute in parte nuove. Fatti di base, questi: il bacino dell'Alto Sangro è costituito per più di otto decimi della sua area di rocce permeabilissime con notevoli fenomeni carsici; gran parte delle piogge che vi cadono va ad alimentare sorgenti dei vicini bacini del Liri, del Volturno, del Sagittario. Il progettato lago di Opi insisterebbe quasi tutto su terreni permeabili e bisognerebbe cementare i calcari per un'estensione di circa 78 mila kmq.; condizioni di poco diverse presenta l'altro progettato lago di Barrea; perciò le conclusioni della scienza geologica sono nettamente sfavorevoli ai due progetti.

LEON BECK. – *Deux Siècles de Peinture Italienne, de Cimabue à Raphaël.* – Paris, Librairie Delagrave, 1934, pag. 120 con 16 tavole fuori testo: Fr. 15.

Scopo dell'A. non è stato quello di dare una storia della pittura italiana, ma di scrivere un libro didattico per i licei e le scuole normali, limitandosi a studiare i pittori italiani — quindici in tutto — più rappresentativi nei due secoli, presentati nelle loro opere essenziali, che vengono analizzate con amore e acume, e disegnati nei tratti più caratteristici della loro arte.

PAUL JAMOT. – *La Peinture en France*. – Paris, Librairie Plon, pages 248 con 220 eliotipie: Fr. 60.

Ottima storia metodica della Pittura francese, dalle origini coi Primitivi — che vanno dal Duecento a tutto il Quattrocento — a Van Gogh e a De Toulouse-Lautrec, morto nel 1901; dunque esattamente sette secoli di una produzione copiosa e ininterrotta. L'opera comprende in tutto, oltre l'introduzione, sei capitoli, di cui il primo studia la rivelazione dell'anima francese nella sua arte, il secondo i ricordati Primitivi; degli altri, un capitolo per ogni secolo dal Cinquecento al Novecento. I vari atteggiamenti della Pittura francese e la sua continua evoluzione sono messi brevemente ma efficacemente in rilievo e con uno spirito molto equanime, tanto che l'opera si inizia con queste significative parole: « Les plus grands noms de la peinture ne se trouvent pas en France ». Ma non ci pare del tutto rispondente a verità l'affermazione riguardante l'arte moderna italiana, che « se contente désormais d'une production purement locale, dont le monde se désintéresse ». Buone le riproduzioni, ben curata l'edizione.

Ing. ALDO NANNI. – *La Scienza dei Motori*. – G. Lavagnolo, Torino, pag. 130: L. 9.

Chiunque è in grado di rendersi conto del funzionamento materiale di un motore: assai più difficile è invece il capire le leggi della termodinamica, la complessa trasformazione del calore in lavoro, il saper interpretare il diagramma di un ciclo, lo stabilire un rendiconto.

Questo volume, che si prefigge di istruire senza annoiare, svolge in forma di vivacissimo e brillante dialogo la teoria della termodinamica: la scienza dei motori.

GIUSEPPE BELLETTI. – *Luci Romagnole (da umile prisma)*. – Forlì, Zanelli, 1933-XI, pag. 252: L. 8.

Impressioni di un mondo che è ristretto quasi unicamente a Cesena, con i suoi ondanti colli, la rocca, la Malatestiana, i Cappuccini, la Madonna del Monte e le care figure di Nazzareno Trovanelli e Renato Serra; ricordi, dal ritorno del soldato di Dogali alla settimana rossa e alla mattina del 24 maggio 1915; stile a pochi tocchi, piano e garbato, che sa di odor di campi e di pane appena sfornato.

GUIDE MICHELIN. – *France 1934*. – Services de Tourisme Michelin, Parigi.

In vendita presso la Sede del T. C. I. a L. 20, (più L. 3 per spese di spedizione).

CARTES MICHELIN. – *France, Etat des routes, printemps 1934*. – 2 fogli (Nord e Sud) al milione. Services de Tourisme Michelin, Parigi.

In vendita alla Sede del T. C. I. a L. 4 il foglio, (più L. 1 per spese di spedizione).

Ing. U. G. FERRERO. – *Il Conducente di Autocarri con Motore Diesel.* – Ulrico Hoepli, Ed., Milano, 1934-XII, 1 vol. di pag. 207: L. 8.

I conducenti di autotreni che, a norma del nuovo Codice della Strada, dovranno entro l'ottobre prossimo sottoporsi all'esame per ottenere la patente di III grado, e i tecnici del ramo consulteranno con interesse questo manuale. Nella prima parte esso tratta del motore, dei suoi organi principali e degli accessori, fornendo molti dati sul processo di combustione e sul funzionamento dei vari tipi di pompe e spruzzatori. La seconda parte presenta un'accurata rassegna dei vari tipi di autocarri a motore Diesel maggiormente in uso in Italia, dei quali vengono fornite le caratteristiche.

Ing. LUCIANO BONACOSSA. – *Gli Autocarri a nafta.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 208: L. 8.

L'applicazione nel campo dell'automobilismo pesante dei motori Diesel veloci ha rivoluzionato la tecnica dei trasporti di merci. Molti sono quindi gli interessati a conoscere le caratteristiche di questi motori: e a siffatta necessità risponde egregiamente il manuale dell'Ing. Bonacossa che, dopo un dettagliato studio sul Diesel veloce, ne passa in rassegna i vari tipi, dedicando poi altri non meno interessanti cenni alla trasformazione degli autocarri a benzina per adattarli alla marcia a nafta, e al problema della trazione ferroviaria a mezzo delle autovetture a motore Diesel.

Ing. LUCIANO BONACOSSA. – *Per comprendere la televisione.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 173: L. 7.

Il volume dell'Ing. Bonacossa (che sull'argomento ha già scritto anche nella nostra Rivista), mette al corrente, in forma piana e accessibile a tutti, intorno alla tecnica e agli apparecchi attuali nonchè sulle interessanti prospettive del prossimo avvenire in questo campo.

ERNESTO ALPRON. – *Una gita in Persia.* – Libreria Minerva, Trieste; pag. 139: L. 10.

L'Autore, che ha soggiornato in Persia alcuni mesi per ragioni d'affari, ha raccolto in un volumetto le sue note di viaggio, dettate in forma semplice e piacevole.

Un accenno che merita particolare rilievo è quello relativo ai rapporti fra la Persia e i Paesi Europei: fa piacere sentire dall'A. che anche l'Italia, grazie ai tenaci e illuminati sforzi dei suoi diplomatici, è ora presente nella pacifica gara di penetrazione economica di cui, dal dopoguerra, la Persia è teatro e oggetto.

ANDRÉ SIEGFRIED. – *Amérique Latine.* – Armand Colin, Parigi, 1934, pag. 180: Frs. 10.

E' un saggio sintetico sull'America Latina quale unità geografica, economica, culturale e politica, in rapporto all'Europa e all'America anglo-sassone; non una trattazione sistematica ma una sintesi sorgente dalla viva esperienza dell'A. Libro di vivissimo interesse anche per gli Italiani che hanno con l'America Latina tanti legami spirituali ed economici.

Ing. B. BIANCO. – *Come si progetta e come si costruisce il motore Diesel.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 240: L. 10.

Il manuale, destinato particolarmente a disegnatori e progettisti, premessa una dettagliata trattazione sul funzionamento del Diesel, di cui sono descritti i vari organi, insegna a impostare il calcolo, illustra i modelli migliori e presenta numerosi esempi di calcolo di particolari.

M. MARANGONI. – *Saper vedere.* – F.lli Treves, ed., Milano, 1934.

Il prezzo del volume, recensito a pagina 183 del fascicolo di maggio de *Le Vie d'Italia*, non è L. 15, come indicato, bensì L. 25. Ne prendano nota gli interessati.

Europa Touring – Guide Automobile. – Edité par le Touring Club Suisse sous le patronage de l'Alliance Internationale de Tourisme, Hallwag, Berna, 1934, in vendita presso la Sede del T. C. I.: L. 43.

E' la 12ª edizione, aggiornata e corretta, della nota guida-atlante generale automobilistica d'Europa. Essa comprende una carta automobilistica d'Europa al 1.250.000 (in parte al 1.750.000) divisa e legata in forma d'atlante e 26 brevi monografie turistico-pratiche su ciascuno degli Stati europei. Ogni monografia, preceduta da una carta stradale d'insieme, può definirsi una guida schematica, che fornisce per le principali città l'elenco dei maggiori monumenti da visitare e numerose piante semplificate per gli attraversamenti in automobile.

NINO BROGLIO. – *Vita di Cacciatore.* – Ediz. de « Il Cacciatore Italiano », Milano, 1934, pag. 168, con foto dell'Avv. E. Biagini: L. 8.

Pagine saporose, piacevolissime, buttate giù con fresca vena da uno che è *nato* cacciatore, che la caccia intende anche e sopra tutto come esercizio fisico e di essa fa sentire il lato fresco e vivo in comunione con la natura. Figure le più varie di cacciatori; battute su tutti i terreni, con tutte le stagioni, con tutte le possibili condizioni di tempo. Le fotografie sono di un altro appassionato e di uno specialista in materia, ben noto ai lettori de « Il Cacciatore Italiano » e della nostra Rivista.

GIACOMO C. BASCAPÈ. – *L'Ospedale Maggiore di Milano.* – Pag. 90-XXXI, con 7 tavole a colori fuori testo e 144 incisioni in nero. Casa Editrice « Mediterranea », Roma, 1934-XII.

Nel volume — quarto della serie « Italica » della collana internazionale di monografie di Università, Istituti, ecc., la benefica istituzione è minutamente illustrata, con la parola e le incisioni, dal diploma del 1456 di Francesco Sforza (che ne costituisce, per così dire, l'atto di nascita) sino all'inizio dei lavori di costruzione del Nuovo Ospedale che risolverà, in maniera degna del Fascismo, la sua attuale insufficienza per le aumentate necessità della metropoli lombarda.

ALBERTO PAOLO TORRI. – *La Rinascita Pontina.* – Pag. 168 con 26 illustraz. Bardi, Roma, 1934-XII: L. 6.

Buon riassunto storico di tutti i tentativi di bonifica dell'Agro Pontino e del finale, grandioso risultato, sotto l'impulso della volontà redentrice del Fascismo.

JAMES JEANS. – *Le stelle nel loro corso.* – Traduzione di L. A. Garrone, con 50 illustr., Milano, Treves, 1933-XII, pag. 232: L. 12.

Da qualche tempo si vanno moltiplicando i libri di divulgazione dell'astronomia. Di questo stesso Autore e con gli stessi tipi è uscito poco fa «L'Universo misterioso».

In questo nuovo libro sono molte cognizioni, e piacevolmente esposte; ma nella traduzione è qualche trascuratezza (ad es., a pag. 12 si legge che Sirio è lontana circa 80 milioni di km.). Così pare a noi che si doveva modificare per i lettori italiani il punto di vista dell'A., che suppone di parlare ai Londinesi; poichè fa un certo effetto leggere qui da noi che «raramente si vede Venere nel cielo notturno». Veramente mirabili e nitidissime sono le illustrazioni annesse al volume.

ANTONIO MORASSI. – *La Galleria dell'Accademia Carrara in Bergamo.* – Roma, Libreria dello Stato-XII; pag. 50 con 106 ill. fuori testo: L. 4,50.

E' il 30° volumetto degli «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», ed è uno dei meglio riusciti dell'apprezzata collezione di cui costituisce una vivace presentazione con sobria cuti commenti.

G. B. GIFUNI. – *Origini del Ferragosto lucerino.* – 2ª ediz. riveduta e accresciuta. - Lucera, Pesce, 1933-XI, pag. 100: L. 5.

DANTE SEVERIN. – *La Reggenza di Bona di Savoia, l'Alto Ticino e gli Svizzeri.* – Milano, Soc. Palatina per la Propaganda e la Difesa della Lingua e della Cultura Italiana, 1934-XII, pag 86: L. 10.

Ottimo contributo a uno dei periodi più interessanti della storia italiana, cioè al così detto quarantennio di pace che, col giuoco delle alleanze e delle finezze diplomatiche, procurò all'Italia del Quattrocento un periodo di relativa pace. Quale la parte che l'Alto Ticino ebbe allora nella politica del ducato milanese e quale la verità sulla così detta battaglia di Giornico, che uno scrittore passionato e imaginoso aveva detto essere state «le Termopili per l'esercito lombardo», espone, con ricchezza documentaria e serenità di storico, il Severin in questo libro, cui aggiunge pregio una vasta — e crediamo completa — bibliografia.

Sac. ENRICO BORATTO. – *Piverone nella storia del Piemonte.* – Asti, Soc. Tip. S. Giuseppe, 1934-XII, pag. 368 con 111 ill.

E' questa una tra le migliori illustrazioni di paesi minori, che da tempo ci sia stato dato di leggere. Scritta con garbata spigliatezza e con simpatica bonarietà, la modesta storia del piccolo centro situato ai piedi della Serra d'Ivrea, sorto nel 1210, è messa bene ed efficacemente in rapporto con la storia della regione senza traboccare mai troppo lontano. Tutto vi è trattato: dai costumi alle campane, dagli affreschi medioevali all'elenco dei Caduti. Il miglior dono del libro crediamo sia la rivelazione del nome di un valente intagliatore di Piverone, morto nel 1823, chiamato Giovanni Godone, cui si devono tutti gli oggetti lignei intagliati della chiesa parrocchiale, lavorati con un gusto e con un senso di armonia quali si trovano raramente; tra essi ci ha colpito l'oggetto più umile, uno sgabello, di pregevolissima fattura.

DINO TAGGIASCO. – *Bordighera - Guida turistica, commerciale, industriale.* – In vendita pro Opere Assistenziali e Croce Rossa Italiana di Bordighera, 1933.

Interessante Guida della città e dei dintorni, corredata da carte, piante, numerose illustrazioni e da un utile elenco di notizie d'indole pratica. – Prezzo offerto L. 25.

PADRE ATANASIO DA GRAUNO. – *Piante ed Erbe medicinali della nostra regione Tridentina.* – 2a edizione, con un atlante di 12 tavole a colori, A. Ardesi & C., Trento, 1934-XII, pag. 152: L. 12.

Sono descritte circa 250 piante medicinali con le indicazioni che possono interessare il raccoglitore e con le ricette e le dosi da usarsi nelle cure. Stile piano, alla portata di tutti.

Annuario Politecnico Italiano 1934. – Guida delle Industrie Nazionali. – Milano, via Silvio Pellico, 12 – Prezzo L. 125.

Il grosso volume di ben 1300 pagine, in 8° grande, elegantemente rilegato in tela, contiene oltre 100.000 nominativi di ditte industriali e commerciali, opportunamente raggruppati per ordine di produzione e divisi in ordine alfabetico di città. La prima parte dell'*Annuario Politecnico Italiano* dà un elenco completo delle Ambasciate, legazioni, consolati italiani, addetti e delegati commerciali, Camere di commercio italiane all'estero; delle ambasciate e legazioni estere, camere di commercio estere in Italia, delle banche, istituti di assicurazione e d'informazioni commerciali in Italia.

L'indice delle rubriche è compilato in italiano, francese, inglese, tedesco e spagnolo, per cui più vasta riesce la cerchia delle persone alle quali la pubblicazione, data la facilità di consultazione, può interessare.

L'*Annuario Politecnico Italiano* ha raggiunto ormai la XVI edizione ciò che viene a confermare l'utilità della pubblicazione, non solo, ma anche la simpatia che gli enti, gli industriali e gli esportatori sia italiani sia stranieri hanno sempre dimostrato all'Annuario suddetto.

Prof. A. IVIANI. – *Guida delle Grotte del Timavo e Gigante,* – Società Alpina delle Giulie, Trieste, 1934-XII, con schizzi e fotoincisioni.

Le grotte di S. Canziano e Gigante, grandiosi e tipici ipogei del Carso Triestino, l'accesso dei quali è stato assai facilitato dopo i recenti grandiosi lavori di sistemazione, trovano in questa piccola, ma dotta e amorosa illustrazione un'interessante e stimolatrice propaganda per il turista.

LUIGI TOMASSI (Roma, via Spezia N. 80). – *Il Manuale delle tasse marittime,* 1933: L. 10.

Raccolta delle disposizioni legislative e regolamentari sulle tasse e diritti marittimi vigenti nel Regno e nelle Colonie italiane, con annotazioni e richiami.

IRIDE CARPINETA CAGNONI. – *Pagine scelte.* – Roma, Tip. Bianconi, 1934, pag. 116: L. 4.

Pagine di occasione, novelle, incitamenti patriottici, discorsi, bozzetti (qualcuno turistico) scritti con molto garbo e sentimento.

ANGELO GINOCCHITTI e FRANCO GAROFALO. – *Nozioni di Storia Navale. Vol. I.* – Pag. 260 con 23 illustrazioni, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, Licinio Cappelli, edit., Bologna, 1934-XII.

Questa succosa storia della marina da guerra a cominciare dal periodo remico, suscita vivo interesse in ogni persona colta. Il primo volume ci conduce fino alla guerra ispano-americana (1898).

Dott. GIUSEPPE PENSO. – *I bagni di mare (consigli di un medico).* – Roma, Editrice « Salute e Igiene », pag. 92: L. 5.

Consigli esposti in forma piacevole ma rigorosamente scientifica, per fare *razionalmente* una cura di mare e non, come spesso accade, «a rovescio». In questo senso l'utilità del volumetto è così grande che vi si potrebbe scrivere nella testata: « Indispensabile per chi va al mare ».

ALBERTO BALDINI. – *Con la Quarta Armata alla prima difesa del Grappa (Novembre 1917),* decimo volume della « Collana di Monografie storiche sulla Guerra del 1915-1918 », edita dall'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore del Ministero della Guerra: L. 5.

Annuario Generale di Tripoli e della tripolitania – Pubblicazione Ufficiale della Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura. – Edizione U. C. I. P. I., Tripoli, 1934, pag. 615, con una pianta topografica di Tripoli a 4 colori, in scala 1 : 10.000: L. 30. Una parte è dedicata alla Cirenaica.

AMEDEO CRACCO. – *La Prefettura Apostolica di Sanyuan Cina-Shensi.* – Tip. Francescana Tsinanfu, Shantung, con illustraz.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Il Trasporto solido nei corsi d'acqua italiani.* – Pubblicazione N. 15 - Fascicolo I – *Alto Bacino del Savio.* – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 48, Tav. X: L. 10.

P. G. LANINO. – *L'incendio - Come si previene - Come si segnala - Come si spegne.* – G. Lavagnolo, Torino, 1934-XII, pag. 145 e 126 figure: L. 7.

Dott. FRANCESCO FERNANDO LAPALONCIA. – *La Conquista della Forza Fisica. - Forza, Salute, Estetica.* – Stab. Tip. Vedova Trizio, Bari, 1925-IV, pag. 246, illustrato: L. 15.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Annuaire 1934, suivi de l'Annuaire du Touring Club du Congo belge.* – Etablissements d'Imprimerie «L'Avenir», Bruxelles, 1934-XII, pag. 768.

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB. – *Guide and Handbook 1934-35.* – R. A. C., Londra, 1934, con atlantino stradale della Gran Bretagna e dell'Irlanda.

ANTONIO TARAMELLI - EMILIO LAVAGNINO. – *Il R. Museo G. A. Sanna di Sassari,* della serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XII, pag. 62, 67 ill.: L. 4,50.

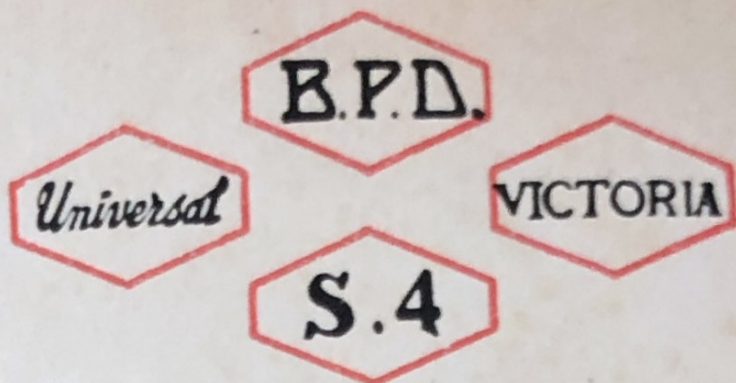
Statistica dei Soci al 31 maggio 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1934 ...		N. 171 158
Soci annuali per il 1984 iscritti alla stessa data		» 15 477
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti al 31 maggio 1934	» 3 872	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1934	12 121	
		» 235 527
Totale Soci		N. 422 162

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e l'pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

LE POLVERI E LE CARTUCCE
DA CACCIA E DA TIRO
B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
DELLA SOCIETÀ
BOMBRINI PARODI DELFINO
offrono le più assolute garanzie perchè
STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;
FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo).
COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

TUTTA GOMMA STAMPATA IN UN SOL PEZZO
FLESSIBILI IGIENICI ECONOMICI

VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI DEL REGNO E NEI PROPRI DEPOSITI.
SPECIALITÀ
CHEVIOT PURA LANA
LODEN TIROLESE
TIPI
DOLOMIT
LANIFICIO
SUCC. MOESSMER
BRUNICO-BOLZANO

Lana Gatto

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO MILANO

PREZZO L. 1,80